DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 23. Warszawa, 23 listopada 1933 r. Rok XV

TREŚĆ:

SPRAWY DRÓG KOŁOWYCH.

a) SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ.

168.

Nr. DR-79-1/1 z dn. 17 lipca 1933 r. w sprawie ryczałtów objazdowych dla nadzorców dróg i mostów.

Niektóre Wydziały Powiatowe wystąpiły do Ministerstwa za pośrednictwem Urzędów Wojewódzkich o obniżenie wysokości obecnie obowiązujących ryczałtów objazdowych dla nadzorców drogowych, motywując to znacznem obniżeniem budżetów drogowych oraz rażącą dysproporcją pomiędzy uposażeniem nadzorców drogowych łącznie z pobieranym przez nich ryczałtem objazdowym, a znacznie obniżonemi uposażeniami innego personelu, w szczególności zaś dróżników, co wywołuje niezadowolenie wśród ogółu pracowników samorządowych.

Biorąc pod uwagę słuszność przytoczonych motywów, zarządzam z ważnością od 1 lipca 1933 r. obniżenie miesięcznych ryczałtów objazdowych dla nadzorców dróg i mostów, a mianowicie ustalone rozporz. Nr. XI-4781 z dn. 16.XII. 1929 r.: miesięczny ryczałt objazdowy w kwocie zł 36 oraz dodatek od km obchodu w kwocie zł 0,26 a następnie rozp. Nr. I-3148 z dn. 22.XII. 1931 r. zredukowane do zł 32 i zł 0,20, obniżam obecnie do zł 20 i zł 0,10.

Nadto pozostawiam uznaniu Panów Wojewodów ustalenie ilości miesięcznych objazdów z tem, że częstość tych objazdów niekoniecznie musi się wyrażać pewną stałą miesięczną liczbą, ale należy uzależnić ją od właściwych potrzeb i rozmiaru prowadzonych robót.

---

b) SPRAWY BUDOWY I UTRZYMANIA DRÓG PUBLICZNYCH.

169.

Nr. DB. 9d/68 z dn. 30 czerwca 1933 r. w sprawie zmian w Instrukcji, zawierającej przepisy o drogowym funduszu pożyczkowym.

Do Instrukcji Ministra Robót Publicznych z dnia 22 maja 1926 r. w przedmiocie wskazanym w nagłówku, dołączonej do okólnika Min. Robót Publicznych z dn. 22 maja 1926 r. Nr. XII-147 wprowadzam następujące zmiany, a mianowicie:

1) Z wyjątkiem ostatniego ustępu § 3-go „Instrukcji" wyrazy „Ministerstwo Robót Publicznych" zastępuje się wszędzie wyrazami „Ministerstwo Komunikacji", a to na podstawie art. 1, 6 i 10 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 21 maja 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 479).

2) W § 5 „Instrukcji" w pierwszym wierszu wyrazy do dwudziestu półroczy zastępuje się wyrazami „do czterdziestu półroczy".

3) W § 6 „Instrukcji" ustęp pierwszy otrzymuje brzmienie następujące:

Pożyczki są oprocentowane. Stopę procentową wyznacza Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu.

4) Ustęp pierwszy § 8-go „Instrukcji' otrzymuje brzmienie następujące:

„Celem uzyskania pożyczki z drogowego funduszu pożyczkowego winien organ wykonawczy związku samorządowego, względnie spółki drogowej, złożyć podanie o udzielenie pożyczki do Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem właściwego Urzędu Wojewódzkiego (Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego), który podanie to zaopatruje swoją opinją co do celowości udzielenia żądanej pożyczki".

5) Ustęp trzeci tegoż § 8-go „Instrukcji" otrzymuje brzmienie następujące:

„O decyzji swojej Ministerstwo Komunikacji zawiadamia Polski Bank Komunalny, przesyłając mu odpis podania związku samorządowego (spółki drogowej) ze wszystkiemi załącznikami, oraz Urząd Wojewódzki (Wydział Komunikacyjno - Budowlany) celem zawiadomienia przezeń zainteresowanego związku (spółki)".

Wobec powyższych zmian omawiana „Instrukcja" otrzymuje brzmienie następujące:

INSTRUKCJA

Ministra Robót Publicznych z dnia 22 maja 1926 r., zawierająca przepisy w przedmiocie drogowego funduszu pożyczkowego, utworzonego na mocy art. 22 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r., Nr. 6, poz. 32) ze zmianami według rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 30 czerwca 1933 r.

§ 1.

Udzielanie związkom samorządowym wojewódzkim, powiatowym lub gminnym oraz spółkom drogowym, powstałym na mocy art. 25—27 wymienionej w tytule ustawy, pożyczek państwowych na budowę, przebudowę, naprawę i utrzymanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz mostów na tych drogach dokonywa się z drogowego funduszu pożyczkowego, utworzonego na mocy art. 22 tejże ustawy z kwot wstawianych corocznie do budżetu Ministerstwa Komunikacji oraz ze zwrotów pożyczek udzielonych ze Skarbu Państwa związkom samorządowym na budowę i utrzymanie dróg.

§ 2.

Oprócz zwrotu pożyczek, udzielonych z drogowego funduszu pożyczkowego, wpływają do drogowego funduszu pożyczkowego również zwroty wszystkich pożyczek, udzielonych ze Skarbu Państwa związkom samorządowym na budowę i utrzymanie publicznych dróg kołowych, określonych w art. 4 Dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. w przedmiocie tymczasowych przepisów o zarządzie drogami kołowemi (Dz. Pr. Nr. 14, poz. 149), oraz dróg publicznych, określonych w art. 1 wymienionej w tytule ustawy z dnia 10.XII. 1920 r.

§ 3.

Drogowym funduszem pożyczkowym dysponuje Ministerstwo Komunikacji.

Administrację drogowego funduszu pożyczkowego pod kontrolą rządową prowadzi Polski Bank Komunalny w Warszawie, który za te czynności otrzymuje prowizję w wysokości, normowanej przez Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Mini-

sterstwem Skarbu; prowizja płatna jest przez odpowiednie potrącenia z kwot operacyjnych.

Do wskazanych czynności Polskiego Banku Komunalnego należy też dokonanie, w myśl wskazówek podanych w § 9, przerachowania pożyczek udzielonych przez Ministerstwo Robót Publicznych i urzędy jemu podległe w walucie markowej oraz ściągnięcie tych pożyczek.

§ 4.

Przyznanie związkowi samorządowemu, względnie spółce drogowej, pożyczki i określenie jej wysokości zależne są od decyzji Ministerstwa Komunikacji.

O ile zgłoszenia o przyznanie pożyczek przewyższać będą efektywny stan funduszu, Ministerstwo przy powzięciu swej decyzji kierować się będzie ważnością robót, na które pożyczka ma być użyta, oraz względem, ażeby pomoc kredytowa udzielona była przedewszystkiem tym związkom samorządowym, względnie spółkom drogowym, które nie są w stanie bez pomocy ze strony drogowego funduszu pożyczkowego urzeczywistnić swoich zamierzeń w zakresie gospodarki drogowej z powodu wielkich potrzeb komunikacyjnych, braku środków, klęsk żywiołowych, zniszczeń wojennych i t. p.

§ 5.

Pożyczki udzielane będą na przeciąg od jednego do czterdziestu półroczy według decyzji Ministerstwa Komunikacji. Pożyczka podlega spłacie w tylu równych ratach półrocznych, na ile półroczy została wydana; spłata pierwszej raty pożyczki winna nastąpić: przy podjęciu pożyczki w I połowie roku kalendarzowego — w dniu 2 stycznia roku następnego, przy podjęciu zaś pożyczki w II połowie roku kalendarzowego — w dniu 1 lipca roku następnego.

§ 6.

Pożyczki są oprocentowane. Stopę oprocentowania każdorazowo wyznacza Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu.

W wyznaczonej przez Ministerstwo Komunikacji stopie odsetek mieścić się będzie również prowizja Polskiego Banku Komunalnego, prowadzącego administrację drogowym funduszem pożyczkowym (§ 3).

Pierwsza rata odsetkowa będzie pobrana przez potrącenie jej z sumy wypłacanej pożyczki, następne zaś raty odsetkowe będą pobierane zgóry w dniach spłaty przez dłużnika poszczególnych rat zaciągniętej pożyczki, t. j. w dniach 2 stycznia i 1 lipca, i będą obliczone od całej pozostającej do spłaty części pożyczki.

§ 7.

Pożyczki będą udzielane po powzięciu przez organ uchwałodawczy związku samorządowego (względnie przez ogólne zebranie członków spółki drogowej) prawomocnej i zatwierdzonej przez właściwy organ nadzorczy uchwały o zaciągnięcie pożyczki ze wskazaniem jej wysokości i przeznaczenia. W uchwale tej winno być ponadto postanowienie:

a) ograniczające swobodę dłużnika w zbywaniu i obdłużaniu przezeń posiadanych nieruchomości bez zgody Ministerstwa Komunikacji,

b) gwarantujące użycie pożyczki na właściwy cel i terminową spłatę pożyczki (według przepisów §§ 5 i 6) przez dłużnika całym jego majątkiem i dochodami,

c) zobowiązujące dłużnika do corocznego wstawiania do zwyczajnego preliminarza budżetowego odnośnej kwoty na spłatę pożyczki z rygorem, że w razie zaniedbania wskazanego wstawienia uczyni to z urzędu władza nadzorcza, której nadto służyć będzie prawo bądź odpowiedniego zmniejszenia innych preliminowanych przez dłużnika wydatków, bądź nałożenia na dłużnika dodatków i nakazania ściągnięcia ich,

d) upoważniające Skarb Państwa w razie niewpłacenia przez dłużnika we właściwym terminie podlegającej spłacie pożyczki lub jej raty do pokrywania należności z tytułu zaciągniętej pożyczki przez potrącanie równoważnych kwot z sum, należnych dłużnikowi od Skarbu Państwa,

e) akceptujące podwyższenie stopy procentowej, jakie mogłoby być zastosowane przez Ministerstwo Komunikacji względem niespłaconych przez dłużnika w terminie rat pożyczki za czas zwłoki.

Pożyczka na budowę (przebudowę) drogi lub mostu może być udzielona po zatwierdzeniu, względnie po zaaprobowaniu przez właściwą władzę projektu technicznego i kosztorysu budowy (przebudowy).

§ 8.

Celem uzyskania pożyczki z drogowego funduszu pożyczkowego winien organ wykonawczy związku samorządowego, względnie spółki drogowej, złożyć podanie o udzielenie pożyczki do Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem właściwego Urzędu Wojewódzkiego (Wydziału Komunikacyjno - Budowlanego), który podanie to zaopatruje swoją opinją co do celowości udzielenia żądanej pożyczki.

Do podania o pożyczkę winny być dołączone: prawomocna uchwała związku samorządowego, względnie ogólnego zebrania członków spółki drogowej, odpowiadająca przepisom § 7, wykaz majątku, wykaz długów, preliminarz budżetowy na rok bieżący i ew. na rok przyszły oraz sprawozdanie z wykonania budżetu za rok ubiegły.

O decyzji swojej Ministerstwo Komunikacji zawiadamia Polski Bank Komunalny, przesyłając mu odpis podania związku samorządowego (spółki drogowej) ze wszystkiemi załącznikami, oraz Urząd Wojewódzki (Wydział Komunikacyjno-Budowlany) celem zawiadomienia przezeń zainteresowanego związku (spółki).

§ 9.

1) Wypłacone z funduszów państwowych w markach polskich i płatne w takichże markach (według dokumentów dłużnych) pożyczki, podlegające zwrotowi do drogowego funduszu pożyczkowego (§ 2) przerachowuje się na złote polskie według postanowień Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 maja 1924 r. o przerachowaniu zobowiązań prywatno-prawnych (w brzmieniu, opublikowanem w Dz. U. R. P. z 1925 r. Nr. 30, poz. 213) oraz według Rozporządzenia Rady Ministrów z dn.

7 stycznia 1925 r (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 35). A więc:

a) pożyczki udzielone przed dniem 1 stycznia 1921 r. przerachowuje się na 10% sum obliczonych według skali przerachowania, podanej w § 2 powołanego Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 maja 1924 r.;

b) pożyczki na roboty drogowe, przeprowadzone specjalnie dla zażegnania bezrobocia, udzielone:
w ciągu 1921 r., przerachowuje się na 20%,
w okresie od 1 stycznia 1922 r. do 31 marca 1923 r., przerachowuje się na 25 %,
w okresie od 1 kwietnia do 31 grudnia 1923 r., przerachowuje się na 30%
sum obliczonych każdorazowo według powołanej skali przerachowania;

c) pożyczki na roboty drogowe, przeprowadzone nie dla zażegnania bezrobocia, udzielone:
w ciągu 1921 r., przerachowuje się na 35%,
w okresie od 1 stycznia 1922 r. do 31 marca 1923 r., przerachowuje się na 45%,
w okresie od 1 kwietnia do 31 grudnia 1923 r., przerachowuje się na 50% sum obliczonych każdorazowo według powołanej skali przerachowania.

2) Wyszczególnione w poprzednim punkcie pożyczki, o ile zostały spłacone po dniu 17 lutego 1924 r., lecz przed właściwym terminem płatności, podlegają postanowieniom Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lutego 1924 r. o zmianie warunków spłat prywatno-prawnych należności w stosunku do Skarbu Państwa (Dz. U. R. P. Nr. 15, poz. 143).

3) Pożyczki z funduszów państwowych, wypłacone w markach polskich, wykazanych w skryptach dłużnych w mierniku złotowym z przeliczenia według kursu 6%-ych bonów skarbowych, podlegające zwrotowi do drogowego funduszu pożyczkowego (§ 2), przerachowuje się na złote polskie w sposób następujący:

a) pożyczki, wypłacone przed dniem 17 września 1923 r., przerachowuje się według kursu, wynikającego z przeliczenia najniższego kursu dolara ameryk. na giełdzie warszawskiej (p. Monitor Polski) na franki złote według równi: 1 dolar = 5,18 franka złotego;

b) pożyczki, wypłacone po dniu 17 września 1923 r., przerachowuje się według kursu franka złotego, obowiązującego dla wpłat podatku majątkowego (p. Dz. U. R. P. z 1923 r. Nr. 124, poz. 1007; Monitor Polski z 1923 r. Nr. Nr. 283 i 290 i z 1924 r. Nr. Nr. 7 i 45).

4) Ponieważ tytułem powstania należności Skarbu Państwa wskutek udzielonej pożyczki państwowej jest fakt podjęcia pożyczki ze Skarbu Państwa, przeto dniem powstania tej należności jest data wypłacenia pożyczki lub poszczególnej części tejże. Z tej samej daty należy stosować kurs dolara ameryk., względnie franka złotego, przy przerachowaniu pożyczek, wyszczególnionych w p. 3 a) i b) niniejszego paragrafu.

170.

Nr. DR-107-11/2 z dnia 21 czerwca 1933 r. w sprawie świadczeń w naturze za zaległe podatki.

Art. 27 Ustawy z dnia 16 marca 1933 r. o Funduszu Pracy (Dz. U. R. P. Nr. 22/33 r. poz. 163) upoważnia do spłacania zaległości podatków państwowych: gruntowego, dochodowego, majątkowego, spadkowego i od darowizn świadczeniami w naturze na rzecz Funduszu Pracy, o ile te świadczenia nie wypływają z obowiązku, wynikającego z części IV Ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr. 6, poz. 32).

Według § 2 Instrukcji Ministrów Skarbu, Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu, Opieki Społecznej, Komunikacji oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 13.VI. 1933 r. (Monitor Polski Nr. 140/33 r.) w sprawie trybu przyjmowania świadczeń w naturze, przewidzianych w art. 27 i 34 Ustawy z dnia 16 marca 1933 r. o Funduszu Pracy na spłatę zaległości podatków: gruntowego, dochodowego, majątkowego, spadkowego i od darowizn, wraz z należnościami ubocznemi (kary za zwłokę, względnie odsetki za odroczenie oraz koszty przymusowego ściągnięcia) uważa się w zasadzie za zaległości podatkowe — zaległości, powstałe przed dniem 1 października 1931 roku; jedynie na obszarze powiatów: warszawskiego, włocławskiego, błońskiego, mińsko-mazowieckiego, pułtuskiego, brzezińskiego, łódzkiego, łaskiego, kaliskiego, zawierciańskiego, częstochowskiego, opatowskiego, iłżeckiego, puławskiego, lwowskiego, drohobyckiego, lubelskiego, krakowskiego, będzińskiego i morskiego mogą być przyjmowane świadczenia w naturze na spłatę zaległości podatkowych, powstałych do dnia 31 grudnia 1932 r.

Powyższy artykuł 27 Ustawy o Funduszu Pracy daje możność wykorzystania go z pożytkiem i celowością dla celów drogowych przez właściwe Wydziały Powiatowe i Zarządy Miast, zwłaszcza, że samorządy stosują już od pewnego czasu wyrównanie zaległości podatkowych komunalnych w świadczeniach w naturze na cele gospodarki drogowej.

Ze względów powyższych, w celu unormowania wykonania tego artykułu, o ile będzie on wykonywany w odniesieniu do gospodarki drogowej, Ministerstwo Komunikacji po porozumieniu się z Funduszem Pracy wydaje niniejszy okólnik, zawierający wskazówki, w jaki sposób art. 27 Ustawy o Funduszu Pracy oraz § 22 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 176) będą mogły być zastosowane, jeżeli świadczenia w naturze będą polegać na dostarczaniu materjałów do budowy i utrzymania dróg, czy też na wykonaniu pewnych robót drogowych.

Wskazówki te są następujące:

1. Wydział Sejmiku powiatowego, względnie Zarząd Miasta, poweźmie uchwałę i ogłosi w gminach:

a) Na jakie drogi w obrębie powiatu (miasta) mają być przeznaczone świadczenia w na-

turze wzamian zaległych podatków państwowych. W zasadzie świadczenia te winny być przeznaczone przedewszystkiem na drogi państwowe, a następnie na drogi wojewódzkie i powiatowe, a wyjątkowo na drogi gminne. Należy dążyć przedewszystkiem do wyrównywania zaległości pod postacią dostarczania materjałów do budowy i utrzymania dróg z twardą nawierzchnią, a tylko w ostateczności pod postacią robocizny.

b) Cennik świadczeń. Cennik świadczeń powinien zawierać ceny na materjały potrzebne do budowy i utrzymania dróg. Ceny powinny być podane w wysokości istniejących w chwili ogłaszania cennika cen na poszczególne materjały, nabywane bezpośrednio u producenta, względnie właściciela; między innemi ceny na materjał kamienny, żwir, piasek i t. p. powinny być podane dla poszczególnych odcinków dróg, gdyż cena ta może się wahać w bardzo szerokich granicach; ceny powinny być podane z dostawą na drogę i bez dostawy na drogę — w zależności od miejscowych warunków. Oprócz cen na materjały cennik powinien zawierać ceny na robociznę na akord i na dniówkę, w szczególności taryfę kosztów przewozu materjałów drogowych od jednostki i kilometra. Odrabianie podatków w robociźnie winno być uskuteczniane przedewszystkiem na akord, a tylko te roboty, których nie można ująć w akord, mogą być odrabiane dniówkowo.

2. Wydział Powiatowy, względnie Zarząd Miasta, określi roboty, jakie mogą być wykonywane i jakie są potrzebne ze względu na potrzeby gospodarki drogowej na drogach państwowych, wojewódzkich i powiatowych, względnie gminnych; program ten przesłany będzie gminom do wiadomości.

3. Zalegający z podatkami zgłosza na piśmie do Wydziału Powiatowego, względnie Zarządu Miasta, bezpośrednio, lub przez najbliższy Urząd gminny gotowość spłacenia w naturze zalegających podatków. W zgłoszeniu tem (p. zał. 1) podana będzie wysokość zaległości podatkowej oraz sposób odrobienia, t. j. czy ma to być dostarczenie materjałów i jakich, czy też robocizny, oraz podany przybliżony termin wykonania.

Wydział Powiatowy, względnie Zarząd Miasta, sprawdza, czy sposób wyrównania zaległości podatkowej odpowiada zamierzonemu programowi robót, wyznacza miejsce wykonania i wydaje tymczasowe zaświadczenie według załączonego wzoru (zał. 2), stwierdzające zakres świadczeń, ich równowartość pieniężną i termin wykonania.

Na podstawie takiego zaświadczenia tymczasowego właściwy Urząd Skarbowy zawiesza postępowanie egzekucyjne odnośnie zaległości podatkowych do wysokości kwoty i do terminu, podanych w zaświadczeniu.

4. Dostawa materjałów i robocizny w zasadzie uskuteczniana będzie przez mieszkańców danego powiatu z wyjątkiem tych wypadków, gdy w danym powiecie nie można uzyskać robocizny na poczet zaległych podatków państwowych, lub gdy w danym powiecie, w pobliżu wykonywanych robót drogowych brak jest potrzebnych materjałów drogowych. W programie robót ma być wskazana ta ilość materjałów czy robocizny, jaka winna być dostarczona przez mieszkańców sąsiednich powiatów. Programy robót winny być przesłane do wiadomości gmin sąsiednich powiatów, które mogą wchodzić w rachubę.

5. Programy dostaw i robót winny przewidywać wykonanie dostaw i robót najniezbędniejszych w granicach przybliżonych zaległości podatkowych; ze względu na możliwość niewykonania w zupełności programu winien on zawierać podział na serje robót według zamierzonej kolejności wykonania.

6. Programy robót i dostaw na poczet zaległych podatków państwowych oraz cenniki winny być komunikowane Urzędom Wojewódzkim (Wydziałom Komunikacyjno-Budowlanym), które w razie nieskoordynowania programów, lub cen w sąsiednich powiatach spowodują potrzebne zmiany.

Po wykonaniu świadczenia przez podatnika czy to w materjale, czy też w robociźnie organ, prowadzący roboty (Powiatowy, względnie Miejski Zarząd Drogowy), wydaje podatnikowi zaświadczenie według wzoru Nr. 3, załączonego do Rozp. Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22/33, poz. 176).

7. Odpisy wydanych zaświadczeń winny być przechowywane w Zarządzie Drogowym.

8. Zaświadczenia winny być ponumerowane, podpisane przez Kierownika Zarządu Drogowego oraz zaopatrzone w pieczęć Związku Komunalnego.

9. Zainteresowany podatnik kwituje odbiór zaświadczenia.

10. Po otrzymaniu zaświadczenia, o którem mowa w p. 8-ym, zainteresowany składa je we właściwym Urzędzie Skarbowym celem zarachowania na poczet zaległych podatków państwowych. Kasa Urzędu Skarbowego przyjmuje powyższe zaświadczenie jako wpłatę gotówkową i wydaje podatnikowi pokwitowanie na sumę, wskazaną w zaświadczeniu.

11. Dostawy i roboty, wykonane na poczet zaległych podatków państwowych, winny być uwzględniane osobno w rocznych sprawozdaniach z gospodarki drogowej.

12. Wydziały Powiatowe (Zarządy drogowe) wydadzą zarządzenia, aby roboty i dostawy na poczet zaległych podatków państwowych były tak oznaczane, aby je można było odróżnić od robót i dostaw, wykonywanych z sum budżetowych lub z innych źródeł. Komisje Drogowe będą stwierdzać ilości robót i dostaw, wykonanych na poczet zaległych podatków państwowych, według przepisów, ustalonych i obowiązujących dla robót i dostaw, wykonywanych z sum budżetowych.

13. Wydziały Powiatowe (Zarządy drogowe) składać będą Urzędom Wojewódzkim (Wydziałom Komunikacyjno - budowlanym) roczne sprawozdania o zastosowaniu art. 27 Ustawy o Funduszu Pracy najpóźniej 1 lipca każdego roku za poprzedni rok budżetowy według schematu załącznika 3.

Załącznik 1.

Do ....

....

(Organ prowadzący roboty) .... dnia .... 193 r.

ZGŁOSZENIE.

Niżej podpisany ....

zamieszkały w ....

zgłasza zamiar wykonania na poczet należnych zaległości podatkowych następujących świadczeń w naturze.

Na jakiej drodze	Rodzaj	Ilość	Cena	Termin wykonania
		Razem zł	....	

....

(Podpis)

Załącznik 2.

....

(Organan prowadzący roboty)

.... dnia .... 193 ..... r.

ZAŚWIADCZENIE TYMCZASOWE Nr. ....

Pan (i) — firma ....

zamieszkały (a), mający (a) siedzibę w ....

zgłosił (a) zamiar wykonania na poczet należnych zaległości podatkowych następujących świadczeń w naturze.

Na jakiej drodze	Rodzaj	Ilość	Cena	Wykonanie
		Razem zł	....	

....

(Podpis)

Załącznik 3.

Sprawozdanie o zastosowaniu art. 27 ustawy z dnia 16. III. 1933 r. o Funduszu Pracy za okres budżetowy 193 ...... — 193 ......

na terenie powiatu ....

Nr.	Świadczenia w naturze, wykonane za zaległe podatki państwowe	ILOŚĆ: na drogach państwowych i przez Państwo utrzymywanych	ILOŚĆ: na drogach samorządowych	ILOŚĆ: Razem	WARTOŚĆ: na drogach panstwowych i przez Państwo utrzymywanych	WARTOŚĆ: na drogach samorządowych	WARTOŚĆ: Razem	Uwagi
1	Dostarczono materjałów							
	kamienia m^3	....	....	....	....	....	....	
	żwiru m^3	....	....	....	....	....	....	
	piasku m^3	....	....	....	....	....	....	
	drzewa na mosty m^3	....	....	....	....	....	....	
	i t. d.							
2	Wykonano robocizny ciągłej (przewozy)	—	—	—	....	....	....	
3	Wykonano robocizny ręcznej	—	—	—	....	....	....	

Ogólna wartość świadczeń w naturze wynosi: ....

Dnia .... 193 ...... r.

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego
(Podpis)

171.

Nr. DR-182/1 z dn. 27 lipca 1933 r. w sprawie rocznych sprawozdań z gospodarki drogowej.

Ministerstwo Komunikacji poleca przedstawiać nadal roczne sprawozdania z gospodarki drogowej, zarządzone przez b. Ministerstwo Robót Publicznych Nr. XII-1000/26 z dnia 16.II. 1927 r. i Nr. XI-3205 z dnia 10.X. 1930 r.

Ze względu jednak na różnorodność źródeł kredytów, przeznaczanych w ubiegłym, bieżącym i ew. następnych okresach budżetowych, należy celem utrzymania jasności i kontroli rozchodowanych sum z różnych budżetów oraz oceny technicznej i rachunkowej wartości wykonanych robót wprowadzić stosowne uzupełnienia w używanych dotąd schematach.

Utrzymując nadal podział sprawozdań na **trzy grupy** wraz z podziałem według kategoryj dróg, winny zarządy drogowe, kierownictwa robót, a następnie Urzędy Wojewódzkie w ogólnych zestawieniach, przedstawianych Ministerstwu, wypełniać w schematach sprawozdań oddzielnie ilości dostaw, robót i wydatkowanych sum odpowiednio do kredytów, z których były odnośne roboty wykonywane, względnie dostawy uskutecznione, a mianowicie:

1. **Dla dróg państwowych.**
   a) Z Państwowego Funduszu Drogowego.
   b) Z funduszów samorządowych.
   c) Z Funduszu Pracy (względnie za r. ub. z Funduszu Bezrobocia).
   d) Ze świadczeń w naturze.
   e) Z różnych innych (z wymienieniem źródeł).
2. **Dla dróg samorządowych.**
   a) Z funduszów samorządowych.
   b) Z dotacji państwowej (Państwowego Funduszu Drogowego).
   c) Z Funduszu Pracy (względnie za r. ub. z Funduszu Bezrobocia).
   d) Ze świadczeń w naturze.
   e) Z różnych innych (z wymienieniem źródeł).

Nie należy jednak zestawiać sprawozdań oddzielnych dla każdego kredytu, lecz odpowiednie dane włączać do jednego wzoru schematu naprzykład: w schemacie III-cim pierwszy poziomy szereg cyfr, oznaczających ilości robót i dostaw, winien odpowiadać cyfrom, zamieszczonym w pierwszym poziomym szeregu w schemacie IV, wykazującym poniesione wydatki na też roboty i dostawy z Funduszu Drogowego; następne drugie szeregi cyfr w tychże schematach wykażą roboty i wydatki — z funduszu samorządowego, trzecie szeregi — z Funduszu Pracy i t. d. Przytem z kolumn od 25 do 29 włącznie schematu VI przeznaczyć należy każdą z nich na umieszczanie sum odnośnych źródeł kredytowych. Zsumowania cyfr poszczególnych kolumn dadzą ogólne sprawozdawcze ilości robót dokonanych i wydatków, poniesionych przez każdy zarząd drogowy, kierownictwo robót i t. p.

W wypadkach oddania części dróg przedsiębiorstwu na warunkach kredytowanych z obowiązkiem utrzymywania drogi przez okres kilkoletni należy w uwagach, załączonych do właściwych schematów, zamieszczać objaśnienie naprz.: „odcinek drogi od . . . . km do . . . . km długości . . . . km z nawierzchnią . . . . utrzymuje przedsiębiorstwo . . . . . . własnym kosztem rok . . . . (np. 2-gi) i z tych powodów Zarząd drogowy żadnych wydatków na utrzymanie nie ponosił".

Nienadające się do ścisłego zastosowania obecnie schematy VII i VIII do przedkładania sprawozdań obrachunkowych (Rozp. b. Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XII-750 z dnia 27 sierpnia 1927 r.) winny być czasowo zastąpione oddzielnemi zestawieniami, opartemi na podanych wyżej zasadach z wykazaniem źródła pochodzenia dochodu i uskutecznionych wydatków, z wymienieniem rodzaju robót, względnie dostaw, na które je zużyto.

Jednocześnie zaznacza się, że przedstawianie powyższych sprawozdań Ministerstwu Komunikacji o wykonanych robotach, poczynionych dostawach i wydatkowanych na nie kwotach z różnych kredytów, jakiemi rozporządzał Urząd Wojewódzki, nie zwalnia Urzędu Wojewódzkiego od składania sprawozdań odnośnym instytucjom, które danych kredytów udzielały i żądają wyliczenia się z celowego użycia tych sum.

---

c) SPRAWY RUCHU POJAZDÓW MECHNICZNYCH NA DROGACH PUBLICZNYCH.

172.

Nr. DR-171-10/1 z dn. 4 maja 1933 r. w sprawie wymiany praw jazdy.

Na zapytanie, zgłoszone do Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy (Centralna Ewidencja Kierowców) co do sposobu postępowania z pozwoleniami na prowadzenie pojazdów mechanicznych w związku z przepisami rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 55), Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

Rozporządzenie powyższe nie zawiera postanowień, ograniczających czas ważności pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych (praw jazdy), oraz postanowień, nakazujących przedłużenie ważności posiadanych pozwoleń. Z tego wynika, że pozwolenia, które od dnia wejścia w życie nowego rozporządzenia o ruchu, t. j. od dnia 17 marca 1933, będą wydawane, oraz pozwolenia, które były ważne w dniu wejścia w życie tego rozporządzenia, ważne są bezterminowo.

Wobec powyższego kierowcom, zgłaszającym się o przedłużenie pozwolenia (niezależnie od tego czy to zgłoszenie nastąpiło przed wejściem, czy też po wejściu w życie omawianego rozporządzenia), należy:

a) bądź wydawać pozwolenia nowego typu w/g wzoru, ustalonego w okólniku Ministerstwa Komunikacji z dn. 4 marca 1933 r. Nr. DR-128/1, przyczem zaznacza się, że Ministerstwo zwróciło się do Drukarni Państwowej w Warszawie o rozesłanie wszystkim Urzędom Wojewódzkim wzorów nowych blankietów,

b) bądź też na dotychczasowych blankietach pozwoleń przekreślać w odpowiednich miejscach napisy, dotyczące ważności (na stronie 1-ej wyrazy: „ważne do dnia i t. d" i na stronie 3-ej **wyrazy:**

„ważność pozwolenia przedłużono do dnia i t. d."); przekreślenie tych napisów należy omówić w specjalnej adnotacji urzędowej w celu uniknięcia podejrzeń, że poprawki zostały uskutecznione samowolnie przez osoby niepowołane.

Co się tyczy pozwoleń nieważnych, t. j. takich, których termin ważności upłynął już z dniem 17 marca 1933 r., to należy stosować powyższy tryb postępowania w tych wypadkach, w których kierowca usprawiedliwi niezgłoszenie się o przedłużenie pozwolenia ważnym powodem, w razie przeciwnym należy od rzeczonych kierowców wymagać uzyskania nowych pozwoleń w trybie przepisanym w §§ 56—67 rozporządzenia z dnia 15 stycznia 1933 r. Dla ujednostajnienia postępowania przyjąć jednak należy jako zasadę, że w wypadkach w których ważność pozwolenia wygasła na 3 miesiące przed datą 17 marca 1933 r. mają być z zasady wydawane nowe pozwolenia w trybie, przepisanym w cytowanych §§ 56—67 rozporządzenia z dnia 15 stycznia 1933 r.

Do postępowania powyższego uprawniony jest ten Urząd Wojewódzki, na którego obszarze kierowca zamieszkuje w chwili obecnej, zgodnie z art. 3 pkt. „c" rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 341).

Zarazem wobec mogących powstać wątpliwości wyjaśnia się, że czynności, omówione wyżej (punkty „a" i „b") załatwiane winny być z urzędu, w razie zgłoszenia się kierowcy, posiadającego pozwolenie dawnego typu, a więc bez pobierania opłat stemplowych.

173.

Nr. DR-161-4/1 z dnia 3 sierpnia 1933 r. w sprawie zwrotu kosztów tablic rejestracyjnych pojazdów mechanicznych.

W związku z zapytaniami w sprawie stosowania § 18 ust. 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 55), Ministerstwo wyjaśnia, co następuje:

I.

Cytowany wyżej paragraf w ustępie drugim głosi, że równocześnie z wydaniem tymczasowego zaświadczenia o rejestracji pojazdu mechanicznego wydaje się tablice ze znakami rejestracyjnemi za zwrotem kosztów tablic. Dalsze zaś postanowienia tegoż rozporządzenia (§§ 25 i 27) ustanawiają obowiązek zwrócenia tablic rejestracyjnych pomimo opłacenia przez osobę, na którą pojazd jest zarejestrowany, kosztów wykonania tych tablic.

Z powyższego zatem wypływa, że a) tablice ze znakami rejestracyjnemi nie przechodzą na własność osoby, na którą pojazd został zarejestrowany, a tylko w jej używanie oraz że b) zwrot kosztów tablic, przewidziany w omawianym § 18 ust. 2 rozporządzenia, jest — o ile chodzi o istotę rzeczy — opłatą za używanie tablic, której wysokość ustala się według kosztów wykonania tych tablic.

Wynikają z tego następujące zasady, które należy przestrzegać przy stosowaniu § 18 ust. 2:

1. Każda osoba, która rejestruje pojazd mechaniczny, ma obowiązek za używanie w okresie rejestracyjnym tablic ze znakami rejestracyjnemi uiścić opłatę w wysokości kosztów wykonania tych tablic.

2. Przy każdej ponownej rejestracji pojazdu mechanicznego czy to na tę samą osobę, czy też na inną, a więc np. przy zmianie osoby właściciela pojazdu, przy rejestracji pojazdu wycofanego z ruchu, osoba, na którą pojazd jest rejestrowany, powinna uiścić ponownie opłatę za tablice pomimo, że koszt własny wykonania tych tablic był już raz pokryty; nie należy jednak pobierać opłaty w razie zmiany miejsca postoju i związanego z tem przerejestrowania z jednego województwa do drugiego, o ile osoba właściciela pozostaje bez zmiany.

3. W razie niezwrócenia tablic ze znakami rejestracyjnemi osoba, na którą pojazd ostatnio jest rejestrowany, powinna uiścić opłatę za zagubione tablice mimo, że opłatę taką za używanie tych tablic uiściła już przy rejestracji.

4. Do uiszczenia opłaty takiej obowiązana jest osoba, na którą pojazd jest rejestrowany, także w przypadku przedwczesnego zniszczenia tablic. Za zniszczenie przedwczesne uważa się tego rodzaju zużycie tablic, które wyraźnie przekracza zużycie zwykłe, wywołane normalnem korzystaniem z tablic w ciągu okresu zarejestrowania pojazdu przy prawidłowej ich konserwacji, np. zniszczenie blachy przez rdzę, brak cyfry lub litery, złamanie lub obcięcie blachy i t. p.

W związku z powyższem należy przestrzegać, ażeby przydzielone przez Urząd Wojewódzki tablice, przedtem już używane, były wydawane w stanie zupełnie dobrym, świeżo odlakierowane, a pod względem trwałości umożliwiały przy normalnem ich używaniu korzystanie z nich conajmniej przez lat 3.

II.

W celu ustalenia jednolitych stawek opłat za używanie tablic ze znakami rejestracyjnemi zechcą Urzędy wojewódzkie w ciągu dni 14 podać dane co do cen, które są płacone, lub były ostatnio płacone, za: a) komplet tablic ze znakami samochodowemi, b) komplet tablic ze znakami motocyklowemi i c) tablic na motocykle pojedyńcze, podając zarazem datę ostatniego zakupu oraz firmę, wykonującą zamówienie.

Aż do czasu ustalenia przez Ministerstwo jednolitej stawki opłat należy pobierać omawiane opłaty w dotychczasowej wysokości, obejmującej faktyczną cenę własną wraz z 10% dodatkiem, zaokrąglonym wzwyż do pełnego złotego, za koszta manipulacyjne.

III.

W razie zagubienia jednej lub obu tablic ze znakami rejestracyjnemi następuje w myśl okólnika b. Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 25 stycznia 1927 r. Nr. XI-3343/26 r. unieważnienie znaku rejestracyjnego. Unieważnienie to powinno

polegać na jednorazowem umieszczeniu w Wojewódzkim Dzienniku Urzędowym odpowiedniego ogłoszenia oraz odpowiedniej poprawki w dowodzie rejestracyjnym, aktach rejestracyjnych i księdze kontroli Państwowego Funduszu Drogowego. Zawiadamianie zaś pozostałych Urzędów Wojewódzkich, zarządzone powołanym wyżej okólnikiem z dnia 25 stycznia 1927 r., znosi się, jako zbędne wobec publikacji w Wojewódzkim Dzienniku Urzędowym, który jest rozsyłany do wszystkich Urzędów Wojewódzkich.

W takich przypadkach zagubienia osoba, na którą pojazd jest zarejestrowany, winna uścić za powyższe koszta opłatę, którą ustanawia się w wysokości 200% (100% koszta wykonania nowych znaków i 100% koszta manipulacyjne, związane z unieważnieniem) kosztów wykonania tablic (p. II), przyczem w razie wydania nowych tablic ponownej opłaty w tym przypadku nie pobiera się.

IV.

Wszelkie opłaty, pobierane za tablice w myśl powyższych zasad, należy wpłacać na rachunek Państwowego Funduszu Drogowego.

Opłaty te, jako stanowiące zwrot kosztów własnych Urzędu rejestrującego pojazd, obciążają również te osoby (instytucje i urzędy), które z mocy postanowień ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym lub z innych przepisów prawnych, wolne są od opłat na Państwowy Fundusz Drogowy, względnie opłat stemplowych i innych.

V.

Przy tej sposobności zwraca się uwagę, że w razie zagubienia dowodu rejestracyjnego i wydania duplikatu, Urząd Wojewódzki nie może pobierać w związku z temi czynnościami jakichkolwiek dodatkowych opłat np. za nowy blankiet, oprócz zwykłych opłat stemplowych, przewidzianych w ustawie z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. Nr. 41 z 1932 r., poz. 413). Osoba, która zagubiła dowód rejestracyjny, powinna jednak na swój koszt umieścić trzykrotne ogłoszenie o zagubieniu w Wojewódzkim Dzienniku Urzędowym.

174.

Nr. DR-160-17/1 z dnia 14 sierpnia 1933 r. w sprawie przechowywania akt rejestracyjnych pojazdów mechanicznych i dowodów.

Akta rejestracyjne pojazdów mechanicznych zawierają dokumenty, mające poważne znaczenie przy ustalaniu danych ewidencyjnych oraz dowody niezbędne dla opłat publicznych.

Z powyższych względów Urząd Wojewódzki zechce przy przechowywaniu tych akt stosować następujące zasady niezależnie od ogólnych przepisów biurowych:

1°. Akta rejestracyjne powinny być zabezpieczone w ten sposób, żeby dostęp do nich miał tylko jeden upoważniony urzędnik, który tym samym będzie odpowiedzialny za całość tych akt.

2°. Akta mogą być udzielane do przejrzenia stronom tylko zgodnie z postanowieniami art. 14 ust. 2 i 4 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 341).

3°. Akta rejestracyjne, przesyłane do innych urzędów, powinny być ponumerowane z oznaczeniem, ile stron obejmują; pożądanem jest, aby były prócz tego zeszyte.

4°. Wszelkie załączniki o charakterze dokumentów, dołączane do akt rejestracyjnych np. deklaracje celne, zaświadczenia o pochodzeniu pojazdu i t. p., winny być zaopatrzone w wyraźną i niezniszczalną adnotację, stwierdzającą przynależność do akt rejestracyjnych danego Nr. pojazdu.

5°. Wydawanie z akt poszczególnych dokumentów może mieć miejsce tylko na skutek piśmiennej decyzji kierownika oddziału drogowego (oddziału ruchu drogowego).

Podobne zasady należy zastosować i przy przechowywaniu aktów egzaminacyjnych kierowców.

---

d) SPRAWY ZAROBKOWEGO PRZEWOZU OSÓB I TOWARÓW POJAZDAMI MECHANICZNEMI.

175.

Nr. DR-149/2 z dnia 24 marca 1933 r. w sprawie osobnych pomieszczeń na bagaż w autobusach.

Wobec zapytań niektórych Urzędów Wojewódzkich co do stosowania przepisów o osobnych pomieszczeniach na bagaż w autobusach, które będą kursowały na mocy ustawy z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336), Ministerstwo zarządza, co następuje.

W myśl § 7 Regulaminu przewozu osób i ich bagażu, ogłoszonego jako załącznik Nr. 1 do rozporządzenia z dnia 13 sierpnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 104, poz. 868), bagaż ponad 10 kg wagi lub o wymiarach, nienadających się do przewozu w pomieszczeniach dla podróżnych, wolno przewozić tylko w specjalnych pomieszczeniach.

Dalej, w myśl postanowień § 3 punktu „i" rozporządzenia z dnia 5.VIII. 1932 o ruchu autobusów na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 100, poz. 844), autobusy, przyjmujące do przewozu bagaż ponad 10 kg. wagi lub o wymiarach, nienadających się do przewozu w pomieszczeniach dla podróżnych, powinny posiadać osobne pomieszczenia na bagaż pod podłogą.

Wreszcie, w myśl postanowień § 6 tegoż rozporządzenie z dnia 5.VIII. 1932 r., Minister Komunikacji może zezwalać na odstępstwa od poszczególnych wymagań, przewidzianych w §§ 3 i 4 tegoż rozporządzenia, gdy zastosowaniu się do tych wymagań stoi na przeszkodzie konstrukcja autobusu.

W związku z powyższem, ponieważ rygorystyczne wymaganie urządzania osobnych pomieszczeń na bagaż tylko pod podłogą autobusu w wielu razach zwłaszcza dla autobusów mniejszych o nośności do 15 osób może być trudne do zastosowania ze względów konstrukcyjnych, Ministerstwo zezwala na czynienie odstępstw od wymagania urządzania osobnych pomieszczeń na bagaż koniecznie pod podłogą z tem jednak zastrzeżeniem, że sama zasada

istnienia osobnych pomieszczeń w autobusach winna pozostać nienaruszona, o ile przewozi się bagaż cięższy ponad 10 kg wagi lub o wymiarach, nienadających się do przewozu w pomieszczeniach dla podróżnych.

W wyjątkowych wypadkach na linjach autobusowych, przebiegających drogami bez znacznych spadków i ostrych zakrętów, można nawet dopuszczać przewóz bagażu, a przedewszystkiem sprzętu sportowego i turystycznego, na dachach autobusów, zaopatrzonych w odpowiednie galeryjki.

Jednakże wagę i rozmiary bagażu, przewożonego na dachach autobusów, należy określać dokładnie, mianowicie dopuszczać wagę bagażu najwyżej w stosunku 25 kg na jedno miejsce w autobusie, a wymiary ograniczać tak, aby bagaż nie wystawał na boki poza galeryjką oraz aby wysokość jego nie przewyższała 60 cm.

Wymienione zasady regulują sprawę przewozu bagażu w autobusach, a w szczególności sprawę osobnych pomieszczeń na bagaż.

Wszystko to jednak, co wyżej powiedziano, odnosi się tylko do autobusów na linjach koncesjonowanych. Co się zaś tyczy atobusów, kursujących jeszcze czasowo na mocy przepisów przejściowych z art. 10 ustawy z dnia 14.III. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336), przypomina się okólnik Nr. DR-14911 z dnia 14 grdnia 1932 r., zawierający wyjaśnienia w sprawie warunków technicznych autobusów, a którym to okólnikiem został już upoważniony Wojewoda (Komisarz Rządu) do zezwalania dla tych czasowych autobusów na odstępstwa od nowych wymagań, przewidzianych w §§ 3 i 4 rozporządzenia z dnia 5.VIII. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 100, poz. 844), a nie znajdujących się w poprzednio obowiązującem rozporządzeniu o ruchu autobusów z dnia 17.IV. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 55, poz. 439).

176.

Nr. O. Or. IV. 119/3 z dnia 24 maja 1933 r. w sprawie zarobkowego przewozu osób i towarów pojazdami mechanicznemi; kaucja lub ubezpieczenie.

Na pismo z dnia 16 marca b. r. Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

Postanowienia rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 821), dotyczące kaucji i ubezpieczenia (§§ 13 — 23), jakkolwiek zawarte są w części II rozporządzenia, zatytułowanej „Przewóz osób", dotyczą również przewozu towarów w myśl § 35 rozporządzenia.

Na zasadzie § 13 rozporządzenia koncesjonarjusz obowiązany jest do złożenia kaucji na ubezpieczenie roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej za szkody, powstałe wskutek wykonywania przewozów. Postanowienie to tak w myśl § 35 rozporządzenia, jak i stosownie do swej redakcji dotyczy **wszelkich** szkód, powstałych przy wykonywaniu przewozów, nie odróżnia zatem ani szkód z powodu nieszczęśliwych wypadków osób (podróżnych i innych osób) od uszkodzenia cudzej własności, ani szkód, powstałych w ruchu mechanicznych pojazdów osobowych, od szkód w ruchu pojazdów ciężarowych.

Podobnie zredagowany jest § 14 rozporządzenia, który, ustalając wysokość kaucji na zabezpieczenie wszelkich roszczeń, określonych w § 13, uzależnia ją—znatury rzeczy—od ilości miejsc w osobowych pojazdach mechanicznych, a od tonny nośności w stosunku do ciężarowych pojazdów mechanicznych.

Paragraf 20 tego rozporządzenia przewiduje możność odstąpienia od żądania kaucji w razie odpowiedniego ubezpieczenia się koncesjonarjusza od odpowiedzialności cywilnej za szkody, powstałe wskutek wykonywania przewozów. Wysokość wszystkich określonych w tym paragrafie sum gwarancyjnychnych ubezpieczenia i wzajemny ich stosunek zostały ustalone na innych zupełnie zasadach, jak wysokość kaucji, mianowicie z uwzględnieniem obliczeń matematyczno-ubezpieczeniowych, opartych na założeniu, że koncesjonarjusz ubezpieczy się na całość tych sum gwarancyjnych, a zatem na 10.000, 30.000, 2.000 zł.

Ubezpieczenie to więc obejmuje wszelkie szkody, powstałe wskutek wykonywania przewozów pojazdami mechanicznemi tak osobowemi, jak i ciężarowemi, a jeżeli chodzi o szkody rzeczowe, to nietylko uszkodzenie bagaży, ale i wszelkie inne uszkodzenia cudzej własności tak w ruchu osobowym, jak towarowym.

Z powyższych powodów nie można z zestawienia sum gwarancyjnych 8.000 zł przy kaucji (§ 14) i 2.000 zł przy ubezpieczeniu (§ 20) wyciągać wniosków, że suma gwarancyjna 2.000 zł. jest rozumiana jako ubezpieczenie uszkodzeń bagażu podróżnych tylko w ruchu osobowych pojazdów mechanicznych i że rozporządzenie z dnia 6 lipca 1932 r. nie przewiduje możności zastąpienia kaucji, żądanej od koncesjonarjusza, wykonywującego zarobkowy przewóz **towarów,** odpowiedniem ubezpieczeniem.

Odnośnie do kwestji, czy obowiązek złożenia kaucji w myśl § 13 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1932 r. odnosi się również do osób, wymienionych w art. 10 ustawy z dnia 14 marca 1932 r. a wykonywujących zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznemi ciężarowemi, wyjaśnia się, że obowiązek taki nie odnosi się do tych osób, a to z uwagi na brzmienie art. 10 ustawy z dnia 14 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336), który zabezpieczenie roszczeń za szkody ścieśnia tylko do wypadków, gdy chodzi o roszczenia za śmierć lub uszkodzenia cielesne podróżnych pojazdu, a zatem nakłada obowiązek zabezpieczenia w formie kaucji lub ubezpieczenia tylko na wykonywujących zarobkowy **przewóz osób** pojazdami mechanicznemi osobowemi.

177.

Nr. DR-146-17/3 z dnia 9 czerwca 1933 r. w sprawie pojazdów ciężarowych, używanych do zarobkowego przewozu towarów, zarejestrowanych jako prywatne.

Na zapytanie, jak postępować z samochodami ciężarowemi, używanemi do zarobkowego przewozu towarów, a niewłaściwie zarejestrowanemi, jako przeznaczone do użytku własnego (prywatnego), Ministerstwo wyjaśnia, że stoi na stanowisku ułatwiania dotychczasowym przedsiębiorcom, uprawiającym zarobkowy przewóz pojazdami mechanicznemi, **przysto-**

sowania się do zmienionych przez ustawę koncesyjną warunków i dlatego w tych przypadkach, gdy zostanie ustalone w sposób całkowicie bezsporny, że dana osoba uprawiała w dniu 18 kwietnia 1932 r. zarobkowe przewozy towarów samochodem ciężarowym pomimo, że samochód ten był rejestrowany, jako przeznaczony do użytku niezarobkowego („własnego", „prywatnego"), należy dokonać zmiany przeznaczenia pojazdu w dowodzie rejestracyjnym oraz wydać zaświadczenia w myśl § 50 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. w sprawie wykonania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 821) przy jednoczesnej zmianie wymiaru opłat, przewidzianych w art. 6 ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym i ewentualnem wymierzeniu opłat z art. 8 powołanej ustawy w poprzednim jej brzmieniu, względnie z art. 7 w obecnem jej brzmieniu, począwszy od dnia niewłaściwego zarejestrowania pojazdu, przyczem różnica w opłatach na Państwowy Fundusz Drogowy powinna być uiszczona przynajmniej w 50% jednorazowo przed dokonaniem zmiany przeznaczenia pojazdu w dowodzie rejestracyjnym, reszta zaś może ulec rozłożeniu na raty.

Powyższe postępowanie nie wyklucza możności pociągnięcia do odpowiedzialności karno-administracyjnej właścicieli samochodów za niezawiadomienie powiatowej władzy administracji ogólnej o zmianie przeznaczenia pojazdu (§ 27 ust. 1 rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 stycznią 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych, Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 55).

178.

Nr. DR-170/1 z dnia 9 czerwca 1933 r. w sprawie czasu pracy właścicieli autobusów i samochodów ciężarowych w charakterze kierowców.

W myśl rozporządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 3 marca 1932 r. w sprawie czasu pracy osób zatrudnionych w przemyśle przewozowym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 321) czas pracy kierowców autobusów i samochodów ciężarowych podlega ograniczeniom, ustalonym w tym rozporządzeniu.

Przepisy powyższe nie mają zastosowania do tych kierowców, którzy są właścicielami pojazdów mechanicznych.

W interesie jednak bezpieczeństwa ruchu drogowego leży, aby kierowcy, którzy są właścicielami pojazdów mechanicznych, nie byli narażani na przemęczenie wskutek zbyt długotrwałego prowadzenia pojazdu.

Z tych względów Ministerstwo zarządza, aby Urzędy Wojewódzkie przy udzielaniu koncesji szczególnie drobnym przedsiębiorcom umieszczały — na podstawie § 7 p. 12 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r., w sprawie wykonywania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 821) oraz na podstawie postanowień ustawy z dnia 22 marca 1933 r. o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznemi w obrębie gminy miejskiej (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 273) — warunek, że czas pracy osób zatrudnionych w charakterze kierowców, a nie będących pracownikami najemnymi, nie może być dłuższy od czasu pracy tych ostatnich, a kontrola ustalająca czas wyjazdu i powrotu pojazdu powinna być prowadzona w ten sam sposób, jak i dla pracowników najemnych.

179.

Nr. DR-156/1 z dnia 19 czerwca 1933 r. w sprawie zarobkowego przewozu osób w obrębie gminy miejskiej.

Ustawa z 22 marca 1933 r. o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznemi w obrębie gminy miejskiej, ogłoszona w Dzienniku Ustaw Nr. 32, poz. 273 w dniu 6 maja 1933, wchodzi w życie z dniem 6 sierpnia 1933 r. Art. 10 jednak tej ustawy, normujący wykonywanie rzeczonych przewozów w okresie przejściowym, t. j. do 6 maja 1935 r., wszedł w życie z dniem ogłoszenia wspomnianej ustawy, t. j. z dniem 6 maja 1933 r.

Z treści cytowanego artykułu 10-go w związku z innemi postanowieniami ustawy wynika, że pod względem wykonywania omawianych przewozów istnieją dwie kotegorje osób, a mianowicie takie osoby, które w dniu 6 maja 1933 r. wykonywały rzeczone przewozy oraz wszyskie inne osoby, które w rzeczonym dniu przewozów tych nie wykonywały. Osoby, które wykonywały przewozy w dniu 6 maja 1933 r., mogą wykonywać je i nadal aż do 6 maja 1935 r. pod warunkami określonemi w omawianym artykule. Natomiast wszystkie inne osoby, t. j., które w dniu 6 maja 1933 r. nie wykonywały przewozów, będą mogły wykonywać przewozy tylko na podstawie koncesji, którą w razie zaistnienia odnośnych warunków będą mogły otrzymać dopiero po dniu 6 sierpnia 1933 r. i po dniu wejścia w życie przepisów wykonawczych, wydanych na podstawie art. 6 omawianej ustawy.

Z powyższego zatem wypływa, że po dniu 6 maja 1933 r. nie mogą być uruchomiane żadne nowe przewozy, podpadające pod postanowienia wspomnianej na wstępie ustawy i że dopiero po 6 sierpnia 1933 r., względnie po ogłoszeniu wspomnianych przepisów wykonawczych mogą być rozpatrywane sprawy uruchomienia tych nowych przewozów na zasadzie koncesyjności. Wobec powyższego należy odmawiać rejestracji pojazdów omawianej kategorji do czasu uzyskania koncesji.

O powyższem zechcą Panowie Wojewodowie zawiadomić bezzwłocznie organa podwładne, a także i gminy miejskie.

Uwaga: Okólnik podano z uwzględnieniem poprawki wprowadzonej okólnikiem z 22 sierpnia 1933 Nr. DR-156/4.

180.

Nr. DR-146-15/3 z dnia 24 lipca 1933 r. w sprawie doraźnych przewozów osobowych pojazdami mechanicznemi poza obszarem jednej gminy.

Ustawa z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi

(Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336) przewiduje w art. 8 ust. 1 pkt. 1 i 7, że nie potrzeba uzyskiwać koncesji na doraźny przewóz zarobkowy pojazdami mechanicznemi osobowemi, wynajmowanemi w całości oraz na doraźne przewozy wycieczkowe, organizowane przez towarzystwa turystyczne.

Ponieważ zachodzi obawa, że niektórzy właściciele osobowych pojazdów mechanicznych będą starali się obchodzić przepisy koncesyjne i pod postacią doraźnych przewozów będą uprawiali bez koncesji komunikację, podlegającą zasadniczo koncesjonowaniu i w ten sposób wobec postanowień art. 7 ust. 5 ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym w brzmieniu ustalonem obwieszczeniem Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 13 maja 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 45 z 1933 r., poz. 352) będą uchylali się od opłat na rzecz tego Funduszu, przeto Ministerstwo Komunikacji poleca roztoczyć ścisły nadzór nad wspomnianemi przewozami doraźnemi.

Przedewszystkiem przy rozpatrywaniu zgłoszeń o rozpoczęciu wykonywania doraźnych przewozów, stosownie do postanowień § 48 i 49 rozporządzenia wykonawczego z dnia 6 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 821) należy mieć na uwadze, że pojęcie doraźności wyklucza wszelką regularność komunikacji tak co do czasu, jak i co do miejsca (§ 3 ust. 1 rozp. wyk.), a poza tem pojazdy, używane do przewozu, muszą być wynajmowane w całości (§ 3 ust. 2 rozp. wyk.). Ten ostatni warunek nie dotyczy pojazdów, służących do przewozów wycieczkowych, organizowanych przez instytucje kulturalne i społeczne, które nie uprawiają przemysłu przewozowego (§ 3 pkt. 5 i 6 rozp. wyk.). Instytucje te mogą bowiem uprawiać przewozy doraźne również i pojazdami niewynajmowanemi w całości.

Szczególnie zaś ostrożnie należy postępować ze zgłoszeniami, pochodzącemi od osób, które nie utrzymują równocześnie komunikacji regularnej bądź to na podstawie art. 10 ustawy koncesyjnej, bądź to na podstawie art. 1 tej ustawy, ponieważ wspomniana wyżej możliwość obchodzenia omawianej ustawy jest aktualna przedewszystkiem co do tej kategorji osób. Dlatego przed wydawaniem zaświadczenia, przewidzianego w § 49 cytowanego wyżej rozporządzenia wykonawczego, należy zawsze wymagać wyjaśnienia, jakie doraźne przewozy ma dany przedsiębiorca na oku i jaka jest celowość tych przewozów. Jeżeli zaś władza, wskazana we wspomnianym § 49, nabierze przekonania, że zgłoszone doraźne przewozy są tylko pozorem, pod którym odnośny przedsiębiorca zamierza obchodzić ustawę, należy odmawiać wydania wspomnianego zaświadczenia. Jeżeli zaś władza nie znajdzie dostatecznej podstawy do odmowy wydania rzeczonego zaświadczenia, należy zaświadczenie wydać, roztaczając jednocześnie kontrolę nad wykonywaniem przez odnośnego przedsiębiorcę doraźnych przewozów, a w razie stwierdzenia nadużyć należy zastosować względem tego przedsiębiorcy właściwe środki represyjne.

Co się tyczy zgłoszeń przewozów doraźnych w celach krajoznawczych i turystycznych, to zgłoszenia poważnych instytucyj społecznych o charakterze kulturalno - oświatowym lub turystyczno-krajoznawczym, które nie uprawiają przemysłu przewozowego, należy traktować życzliwie, ewentualnym zaś usiłowaniom w kierunku wykorzystania powyższych uprawnień do obchodzenia przepisów o obowiązku uzyskiwania koncesyj przez poszczególne osoby lub towarzystwa należy się przeciwstawiać.

Również solidnym przedsiębiorstwom autobusowym, korzystającym z uprawnień art. 10 powołanej ustawy, a tem bardziej, wykonywującym przewozy koncesjonowane, należy nie utrudniać wykonywania przewozów doraźnych zwłaszcza na linjach, na których dotychczas niema komunikacji autobusowej.

Przy wykonywaniu nadzoru nad przewozami doraźnemi i innemi niekoncesjonowanemi należy stosownie wykorzystywać postanowienia art. 7 ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym w brzmieniu ogłoszonem w Dz. U. R. P. Nr. 45, poz. 352 z r. 1931, co do których rozporządzenie wykonawcze do ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 397) przewiduje możność zezwalania przez Urzędy Wojewódzkie na uiszczanie opłat od miejsc od pojazdów zarobkowych, używanych do doraźnych przewozów osób, zapomocą opłat dziennych, wnoszonych zgóry za te dnie, w których pojazd ma dokonać przewozu. Stawki te wynoszą za każdy dzień kalendarzowy:

1. od pojazdu, posiadającego od 7 do 14 miejsc dla podróżnych, ... 8 zł,

2. od pojazdu, posiadającego od 15 do 18 miejsc dla podróżnych, ... 10 zł,

3. od pojazdu, posiadającego od 19 do 22 miejsc dla podróżnych, ... 12 zł,

4. od pojazdu, posiadającego od 23 do 26 miejsc dla podróżnych, ... 14 zł,

5. od pojazdu, posiadającego 27 do 30 miejsc dla podróżnych, ... 16 zł,

6. od pojazdu, posiadającego od 31 do 34 miejsc dla podróżnych, ... 18 zł,

7. od pojazdu, posiadającego ponad 34 miejsc dla podróżnych, ... 20 zł,

Urząd Wojewódzki wyda osobie, której udzieli omawianego zezwolenia, „kartę kontroli opłat za doraźny przewóz" według załącznika Nr. 1 na zasadzie złożonego potwierdzenia wpłaty odpowiedniej kwoty przez P. K. O.; karty te mogą być wydane albo na jeden dzień, albo na kilka i będą uprawniały do dokonania przewozu doraźnego, a tem samem do odbycia przejazdu autobusem poza obszarem jednej gminy w dniu lub w dniach i na trasie, oznaczonych w tej karcie. W razie, gdy Urząd Wojewódzki po dokładnem zbadaniu sprawy uzna, że przewóz pojazdem nastąpi w warunkach, przewidzianych w art. 7 ust. (5) znowelizowanej ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym, a więc w przypadku, kiedy opłaty od miejsc nie pobiera się, należy wydać „kartę kontroli" według załącznika Nr. 2.

W związku z tem w celu umożliwienia kontroli opłat za przewozy doraźne na dowodach rejestracyjnych (starego lub nowego typu) autobusów naprzykład autobusów rezerwowych, używanych do przewozów doraźnych, od których nie została wymierzona opłata z tytułu art. 7 ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym, należy odcisnąć w widocznem miejscu pieczątkę z napisem: „ważny tylko za okazaniem karty kontroli za doraźne przewozy".

W dowodach rejestracyjnych autobusów, od których opłata z tytułu art. 7 ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym została wymierzona, wspomnianej pieczątki odciskać nie należy, gdyż dotyczyłaby ona tylko przewozów doraźnych, a nie normalnych kursów i z tego powodu mogłaby wprowadzić w błąd organy kontroli.

W związku z tem należy przyjąć jako zasadę, że każdy przewóz, odbywający się poza zatwierdzonym rozkładem jazdy, jest przewozem doraźnym i może się odbyć tylko na podstawie karty kontroli na przewozy doraźne (wzór Nr. 1 lub 2) i z tego też powodu przy takich przewozach należy żądać okazania karty kontroli.

O zasadzie tej w celu uniknięcia późniejszych nieporozumień, pożądanem jest, aby Urzędy Wojewódzkie powiadomiły miejscowe Związki Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych.

Karty kontroli opłat za przewozy doraźne (wzór Nr. 1) na bieżący rok budżetowy Ministerstwo zamówi w Drukarni Państwowej, która je dostarczy wszystkim Urzędom Wojewódzkim. Dalsze ewentualne zapotrzebowania na karty kontroli opłat w ilości, pokrywającej przypuszczalne zapotrzebowanie do końca roku budżetowego 1933/34, należy zgłaszać do Ministerstwa.

Karty kontroli wzoru Nr 2 nie będą drukowane, lecz Urząd Wojewódzki w każdym poszczególnym wypadku będzie je wypisywał ściśle według ustalonego wzoru (Nr. 2). Do czasu otrzymania druków kart kontroli wzoru Nr. 1 karty te Urząd Wojewódzki — w razie potrzeby — powinien wypisywać na maszynie. Odpisy kart wzoru Nr. 1 wraz z dołączonemi „potwierdzeniami wpłaty" P. K. O. oraz kart wzoru Nr. 2 należy przechowywać jako dokumenty. Po otrzymaniu druków kart Nr. 1 karty te należy wypełniać w 2-ch egzemplarzach, wydając interesowanemu jeden, pisany przez kalkę.

W celu ułatwienia zaopatrywania się przez posiadaczy autobusów w karty kontroli opłat doraźnych wzoru Nr. 1 Urzędy Wojewódzkie mogą według swego uznania:

1) przekazać wydawanie kart kontroli opłat za przewozy doraźne (wzór Nr. 1) powiatowym władzom administracji ogólnej albo wszystkim, albo tylko niektórym na swoim obszarze,

2) upoważnić odpowiedzialne i poważne organizacje społeczne o charakterze turystycznym, nieuprawiające przemysłu przewozowego, do wydawania tych kart pod bezpośrednią kontrolą Urzędu Wojewódzkiego i na warunkach ustalonych przez Urząd Wojewódzki.

Jako poważne organizacje należy w tym wypadku uważać organizacje, należące do Związku Polskich Towarzystw Turystycznych.

W wyszczególnionych wyżej wypadkach Urząd Wojewódzki może wydawać karty kontroli podpisane i ostemplowane in blanco, a powiatowe władze administracji ogólnej oraz organizacje społeczne, upoważnione do wydawania tych kart, obowiązane są wypełnić je przy wydawaniu, jak również prowadzić ich ewidencję.

Karty kontroli wzoru Nr. 2 mogą być wydawane tylko przez Urzędy Wojewódzkie.

Karty kontroli opłat wzoru Nr. 1, o ile są wydawane przez Urzędy Wojewódzkie, mogą być wystawiane solidnym przedsiębiorcom autobusowym bez oznaczenia daty przejazdu, a więc daty ich zużycia z tem, że przedsiębiorca, który zechce uruchomić swój autobus zapasowy dla dokonania przewozu doraźnego na linii, przez siebie obsługiwanej (a więc jako kurs dodatkowy, nieprzewidziany w rozkładzie jazdy), może sam wypisać atramentem datę dokonania przewozu. Poza tem w wyjątkowych przypadkach przedsiębiorcom, zasługującym na całkowite zaufanie, Urząd Wojewódzki może wydać za opłatą kilka kart omawianych bez oznaczenia również trasy przewozu, aby w ten sposób ułatwić im dokonywanie nieprzewidzianych przewozów doraźnych np. w wycieczkowych.

Wkońcu nadmienia się, że karty kontroli opłat wzór Nr. 1 służą wyłącznie dla autobusów, a w razie stwierdzenia uprawiania doraźnego przewozu za opłatą od miejsc przez dorożki samochodowe opłaty z tytułu art. 7, ust. (2), pkt. 2a (ustawy o P. F. D.) należy pobierać za cały miesiąc.

(Str. 1).

Wzór Nr. 1.

....

(Nazwa Urzędu Wojewódzkiego) .... dn. .... 193...... r

Nr. ....

KARTA KONTROLI OPŁAT.

Za przewóz doraźny (jednorazowy) autobusem .... osobowym Nr. ....

marki ....

z .... do ....

przez ....

i zpowrotem przez ....

w dniu (dniach) .... 193...... r.

uiszczono, z tytułu art. 7, ustęp (2), pkt. 2b ustawy o P. F. D. z dn. 3.II.1931 r. (Dz. U. R. P. Nr 45/1933, poz. 352) należność w kwocie zł ....

Pieczęć
U. W.

....
Podpis
upoważnionego urzędnika
Urzędu Wojewódzkiego.

(Str. 2).

Dzienne stawki opłat za przewozy doraźne wynoszą:

1)	od poj. mech., posiadającego	od	7	do	14	miejsc dla podróżnych,	8 zł,
2)	„ „ „ „	„	15	„	18	„ „ „	10 „
3)	„ „ „ „	„	19	„	22	„ „ „	12 „
4)	„ „ „ „	„	23	„	26	„ „ „	14 „
5)	„ „ „ „	„	27	„	30	„ „ „	16 „
6)	„ „ „ „	„	31	„	34	„ „ „	18 „
7)	„ „ „ „	ponad			34	„ „ „	20 „

Karta, nienależycie wypełniona lub samowolnie zmieniona, będzie przez organa kontroli zatrzymana, a winny ulegnie karze na zasadzie art. 19 ustawy o P. F. D.

Karta niniejsza jest ważna tylko dla autobusu na trasie i w czasie w niej oznaczonym.

Wzór Nr. 2.

(Str. 1).

....
(Nazwa Urzędu Wojewódzkiego)

Nr. ....

.... dn. .... 193 r.

KARTA KONTROLI.

Na przewóz doraźny (jednorazowy) autobusem Nr. ....

marki ....

dokonywany przez ....

z .... do ....

przez ....

i zpowrotem przez ....

w dniu (dniach) .... 193 ...... r.,

wolny od opłat na rzecz P. F. D. w myśl art. 7, ust. (2), pkt. 5 ustawy o P. F. D.

Pieczęć
U. W.

....
Podpis
upoważnionego urzędnika
Urzędu Wojewódzkiego.

(Str. 2).

Doraźny przewóz osób nie podlega opłatom, gdy pojazd jest wynajęty w całości wyłącznie na potrzeby osoby lub instytucji wynajmującej.

Podnajmowanie przez tę osobę lub instytucję miejsc jest niedozwolone i podlega karze, przewidzianej w art. 19 ustawy o P. F. D.

Karta niniejsza jest ważna tylko dla autobusu na trasie i w czasie w niej oznaczonym.

181.

Nr. DR-146-28/1 z dn. 10 sierpnia 1933 r. w sprawie zarobkowego przewozu towarów na obszarze jednej gminy — oznaczanie pojazdów.

W myśl art. 1 ust. 2 Ustawy z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336) zarobkowy przewóz towarów na obszarze jednej gminy nie podlega koncesjonowaniu.

Ponieważ zachodzą obawy, że samochody, przeznaczone do takich przewozów, używane mogłyby być również i do przewozów poza obszarami jednej gminy, przeto — w celu umożliwienia wykonywania skutecznej kontroli — Ministerstwo poleca:

1°, na pierwszej stronie dowodu rejestracyjnego umieszczać wyraźny napis: „bez prawa przewozu towarów poza obszarem gminy . . . . . ." z wymienieniem nazwy danej gminy. Takie samo za-

strzeżenie należy umieszczać w tymczasowych zaświadczeniach o rejestracji pojazdów i w wykazach urzędowych.

2°, spowodować, aby pojazdy mechaniczne, przeznaczone do takich przewozów i zaopatrzone w dowody rejestracyjne z zastrzeżeniem, jak wyżej pod 1°, oznaczone były przez namalowanie w sposób trwały naokół całego pojazdu, na połowie jego wysokości pasa koloru żółtego o szerokości 10 cm., na którym po obu bokach nadwozia byłaby wypisana białemi literami nazwa gminy, na której obszarze mogą być dokonywane przewozy bezkoncesyjne danym pojazdem mechanicznym.

3°, zorganizować kontrolę w celu niedopuszczenia do przewozów towarowych pojazdami ciężarowemi poza obszarem danej gminy bez koncesji, a w razie stwierdzenia przekroczenia przepisów art. 1 powołanej ustawy z dn. 14 marca 1932 r. stosować przykładne ukaranie winnego przedsiębiorcy, względnie właściciela pojazdu, na zasadzie art. 7 tejże ustawy i

4°, prowadzić w Urzędzie Wojewódzkim ewidencie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do zarobkowego przewozu towarów bez koncesji.

182.

Nr. DR-146-1/7 z dn. 21 sierpnia 1933 r. w sprawie wyjaśnienia do ustawy z 14/3 1932 r. i rozporządzenia wykonawczego do ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi.

Na zapytanie, jaka jest podstawa prawna żądania od przedsiębiorców, którzy uprawniają zarobkowe przewozy towarów pojazdami mechanicznemi na zasadzie art. 10 ustawy z 14/3 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznemi (Dz. U. R. P. Nr. 32, z 1932 r.), — aby prowadzili księgi i dokumenty przewozowe, wyjaśnia się, że obowiązek ten wypływa z rozporządzenia z 13/8 1933 r. „w sprawie regulaminów przewozu osób i ich bagażu oraz towarów pojazdami mechanicznemi" (Dz. U. R. P. Nr. 104 z 1932 r., poz. 868), a mianowicie z § 3 tego rozporządzenia, które zmieniło w tym względzie, jako późniejsze, postanowienia § 50 rozporządzenia wykonawczego z 6/7 1932 (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 821), według którego to paragrafu § 34 tego rozporządzenia nie stosował się do osób, wymienionych w art. 10 ustawy.

Z cytowanego bowiem § 3 rozporządzenia z 13/8 1932 wynika, że postanowienia „regulaminu przewozu towarów pojazdami mechanicznemi" odnoszą się w całości także do wykonywujących zarobkowe przewozy z art. 10 powołanej wyżej ustawy, zatem do tych osób stosują się także: a) § 12 tego regulaminu, który mówi: „o obowiązku prowadzenia księgi przewozu i odpowiedzialności za zgodność wpisanych do księgi przewozu danych za wskazaniami kwitarjuszy przewozowych" i b) § 13 tego regulaminu, który mówi: „o obowiązku przechowywania i okazywania na żądanie państwowych organów kontrolujących grzbietów kwitarjuszy przewozowych, zleceń przewozu i ksiąg przewozu".

Co do kwestji, czy wobec § 5 regulaminu przewozu towarów pojazdami mechanicznemi, stanowiącego załącznik Nr. 2 do § 2 ust. 2 rozporządzenia z 13/8 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 104 z 1932 r.), — § 3 tego rozporządzenia winien się ograniczyć tylko do §§ 2, 3 i 4 tego regulaminu, wyjaśnia się, że §§ 2, 3 i 4 odnoszą się nietylko do przewozów, wykonywanych z art. 10 ustawy, ale także do przewozów, wykonywanych z art. 8 ustawy wyżej powołanej.

Wreszcie na pytanie, czy osoby, uprawniające przewozy zarobkowe towarów pojazdami mechanicznemi na zasadzie art. 10 powołanej ustawy, są obowiązane złożyć kaucję lub ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej za szkody, powstałe wskutek wykonywania przewozów, wyjaśnia się, że zgodnie z okólnikiem Ministerstwa Komunikacji z 24/5 1933 r. Nr. O. Or. IV 119/3 obowiązek ten nie odnosi się do tych osób.

---

e) SPRAWY PAŃSTWOWEGO FUNDUSZU DROGOWEGO.

183.

Nr. O. P. VII-34-3/33 z dn. 21 marca 1933 r. w sprawie stosowania amnestji do kar za przekroczenia ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym.

W związku z poruszonem w sprawozdaniu z dn. 16 stycznia 1933 r. Nr. RPD-225/Z/21 zapytaniem, czy amnestja na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 21 października 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 782) obejmuje także przekroczenia ustawy z dn. 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81), karane według art. 21 tej ustawy przy analogicznem zastosowaniu postanowień części szóstej ustawy z dn. 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 106, poz. 884), Ministerstwo Komunikacji oznajmia, że Sąd Najwyższy w Warszawie uchwałą z dnia 14 stycznia 1933 r., przesłaną Panom Wojewodom do wiadomości pismem okólnem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z 14 lutego 1933 r. Nr. AP. 106/58 w związku z okólnikiem tegoż Ministerstwa z 3 listopada 1932 r. Nr. 139, udzielił wyjaśnień co do niektórych przepisów wymienionego wyżej rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o amnestji. Z treści tych wyjaśnień Sądu Najwyższego wynika, że pod pojęcie przestępstw skarbowych, wyłączonych z pod amnestji na mocy art. 6, § 1, pkt. „c" cyt. wyżej rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o amnestji, podpadają także przekroczenia wspomnianej wyżej ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym.

184.

Nr. DR-161-8/1 z dn. 9 maja 1933 r. w sprawie postępowania przy wydawaniu dowodów rejestracyjnych i kart kontroli opłat na rzecz P. F. D. od pojazdów mechanicznych.

Ogłoszona w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 29 z 1933 r. nowela do ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym modyfikuje

z dniem 1 kwietnia b. r. między innemi wysokość stawek, pobieranych od pojazdów mechanicznych. Stawki rocznie wynoszą:

1) dla samochodów osobowych i autobusów — 15 zł od 100 kg ciężaru;

2) dla samochodów ciężarowych, przeznaczonych do użytku własnego—20 zł od 100 kg ciężaru;

3) dla samochodów ciężarowych zarobkowych — 35 zł od 100 kg ciężaru;

4) od motocykli pojedyńczych — 40 zł niezależnie od ciężaru;

5) od motocykli z wózkami — 60 zł niezależnie od ciężaru;

6) autobusy zarobkowe i dorożki samochodowe, uprawiające regularną komunikację poza obrębem jednej gminy, opłacać będą oprócz opłaty od ciężaru od każdego miejsca, przeznaczonego dla podróżnych, w stosunku rocznym: a) stawkę stałą w wysokości 100 zł i b) stawkę zmienną w wysokości 0,40 zł za każdy kilometr dziennego przebiegu W ten sposób np. autobus o 20 miejscach dla podróżnych, mający dzienny przebieg 18 km, podlegać będzie następującej opłacie od miejsc za okres miesiąca:

$$\frac{100 \times 20 + 0{,}40 \times 180 \times 20}{12} = 286{,}67 \text{ zł};$$

7) autobusy, używane do doraźnych przewozów (między innemi do kursów dodatkowych, nadzwyczajnych, nieprzewidzianych w rozkładzie jazdy), podlegają oprócz opłaty od ciężaru opłacie 200 zł w stosunku rocznym od każdego miejsca, przeznaczonego dla podróżnych. A więc np. od autobusu 18 osobowego, przeznaczonego do przewozów doraźnych opłata **miesięczna** od miejsc wynosić będzie:

$$\frac{200 \times 18}{12} = 300 \text{ zł};$$

8) dorożka samochodawa, używana do doraźnych przewozów za opłatą od miejsc poza obrębem jednej gminy, podlega rocznej opłacie w wysokości 100 zł od każdego miejsca, przeznaczonego dla pasażera; np. od dorożki normalnej 5-osobowej opłata **miesięczna** od miejsc wynosić będzie:

$$\frac{100 \times 5}{12} = 41{,}66 \text{ zł}.$$

Zaznacza się, że pojęcie „doraźnego przewozu" ocenia się według zasad przepisów o koncesjonowaniu przewozów zarobkowych pojazdami mechanicznemi (ustawa z dn. 14 marca 1932 r., rozporządzenie wykonawcze z dn. 6 lipca 1932 r. oraz odnośne instrukcje Ministerstwa).

Również należy podkreślić, że omawiana nowela do ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym przewiduje niepobieranie opłaty od miejsc od pojazdów osobowych, używanych do przewozów doraźnych, a wynajmowanych **w całości;** w ten sposób opłata od miejsc nie jest pobierana np. od: a) dorożki samochodowej, używanej do jazdy poza obrębem jednej gminy, a wynajmowanej przez jedną osobę oraz b) autobusu, wynajmowanego do jednorazowego przewozu wycieczki, o ile wycieczka jest organizowana przez instytucję niezarobkową (stowarzyszenia, organizacje turystyczne i t. p.). Urząd Wojewódzki winien jednak zwracać baczną uwagę na to, aby pod tą postacią nie ukrywały się dążności do obchodzenia przepisów o koncesjonowaniu przewozów zarobkowych.

Wszystkie powyższe opłaty obliczać należy, począwszy od 1 kwietnia 1933 r., według stawek, podanych wyżej, przyczem zaznacza się, że pojazdy, przeznaczone do użytku własnego, będą podlegały zasadniczo opłatom w okresach kwartalnych, pojazdy zaś zarobkowe — według stawek miesięcznych.

Opłaty powyższe (od ciężaru i od miejsc) pobierane i kontrolowane będą zapomocą t. zw. kart kontroli opłat Państwowego Funduszu Drogowego, których wzór dokładny przedstawia załącznik Nr. 1.

Karty kontroli, a tem samem dowody rejestracyjne będą wydawane na 1 rok budżetowy, a więc zawsze do dnia 31 marca, przyczem kolor karty ulegać będzie corocznie zmianie w celu ułatwienia wykonywania kontroli.

Badanie techniczne pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego (zarobkowych), przewidziane w § 24 rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 stycznia 1932 r., odbywać się będzie w terminach, wyznaczonych przez Urząd Wojewódzki w ten sposób, aby data dorocznego badania technicznego odpowiadała zasadniczo dacie badania przy pierwszej rejestracji pojazdu; terminy badań może jednak Urząd Wojewódzki tak rozłożyć, aby uniknąć skupienia się pracy w jednym okresie oraz aby były one możliwie dogodne dla właścicieli pojazdów.

Ministerstwo zamówiło w Drukarni Państwowej w Warszawie blankiety dowodów rejestracyjnych i kart zaległości, które będą rozesłane wszystkim Urzędom Wojewódzkim w ilości, wystarczającej na pierwszy okres wymiany. Dalsze zapotrzebowanie Urząd Wojewódzki będzie uskuteczniał bezpośrednio. Dostarczone przez Drukarnię Państwową blankiety nie będą zawierały ze względów technicznych nazwy Urzędu Wojewódzkiego, którą to nazwę Urząd Wojewódzki umieści w lewym rogu na górze karty kontroli przez odciśnięcie pieczątki oraz wpisze Nr. swego konta czekowego P .K. O.

Również zaległości Państwowego Funduszu Drogowego, których obliczenie i rozłożenie na miesięczne raty zarządza Ministerstwo oddzielnie, pobierane i kontrolowane będą zapomocą dodatkowych kart kontroli opłat zaległych Państwowego Funduszu Drogowego, ustalonych w załączniku Nr. 2, a które wystawiane będą przez dotychczasowe władze wymiarowe (Magistraty i Wydziały Powiatowe) na drukach, dostarczonych przez Ministerstwo za pośrednictwem Urzędów Wojewódzkich.

W związku z powyższem zarządza się, co następuje:

1. Z chwilą otrzymania blankietów dowodów rejestracyjnych nowego typu (wraz z kartami kontroli) Urząd Wojewódzki wystawiać będzie dowody rejestracyjne i karty kontroli wszystkim, którzy:

a) rejestrują pojazdy mechaniczne (nowe, wycofane uprzednio z ruchu, przybyłe z obszarów innych województw i t. p.),

b) zgłaszają zmianę właściciela pojazdu,

c) zgłaszają się o wydanie duplikatu zagubionego dowodu rejestracyjnego,

d) z jakichkolwiek powodów mają dowód rejestracyjny zatrzymany (złożony i t. p.) w Urzędzie Wojewódzkim i

e) nie wymienili starych dowodów na nowe.

2. Przy wydawaniu dowodu rejestracyjnego nowego typu (z kartą kontroli opłat) należy obliczyć należność od danego pojazdu mechanicznego, przypadającą od 1 kwietnia 1933 roku, według stawek, podanych na wstępie oraz po zaliczeniu ewentualnych wpłat, uskutecznionych od danego pojazdu na zasadzie nakazów płatniczych na kwartał I roku budżetowego 1933/34, rozesłanych przez dotychczasowe władze wymiarowe (Magistraty i Wydziały Powiatowe) na zasadzie dotychczas obowiązujących przepisów; dowód rejestracyjny wydać można dopiero po przedstawieniu pokwitowania z uiszczenia należnych od tego pojazdu opłat za czas od 1 kwietnia 1933 r. do końca tego miesiąca, w którym następuje wydanie dowodu. W razie ociągania się osoby, na którą pojazd jest zarejestrowany, do uiszczenia opłaty należy po odpowiedniem uprzedzeniu wycofać tablice ze znakami rejestracyjnemi i zwrócić się do powiatowej władzy administracji ogólnej o ściągnięcie należności w drodze postępowania przymusowego. Na dowodach rejestracyjnych pojazdów zarobkowych należy umieścić datę następnego badania technicznego, wyznaczoną w sposób wyżej podany.

3. Przy wydawaniu dowodu rejestracyjnego nowego typu (wraz z kartą kontroli) — o ile od danego pojazdu istnieją jakiekolwiek zaległe opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy — należy wydać dodatkową kartę kontroli opłat, wystawioną przez dotychczasową władzę wymiarową (Magistraty i Wydziały Powiatowe), umieszczając o tem wyraźną notatkę najlepiej zapomocą specjalnej pieczątki w ramkach wzdłuż karty kontroli. Treść notatki ustala się w następującem brzmieniu: „niniejsza karta ważna tylko za okazaniem dodatkowej karty opłat zaległych".

O ileby z jakichkolwiek powodów władza wymiarowa (Magistrat, Wydział Powiatowy) nie mogła wystawić dodatkowej karty kontroli opłat zaległych Państwowego Funduszu Drogowego na dany pojazd mechaniczny, należy osobę, na którą pojazd jest zarejestrowany, uprzedzić, że karta dodatkowa opłat zaległych będzie jej oddzielnie przez władzę wymiarową dotychczasową doręczona i nieposiadanie narazie karty dodatkowej nie zwalnia od regularnego płacenia zaległości w wyznaczonej wysokości miesięcznej.

4. Urząd Wojewódzki zwróci się natychmiast pisemnie do dotychczasowych władz wymiarowych opłat Państwowego Funduszu Drogowego od pojazdów mechanicznych (Magistratów i Wydziałów Powiatowych) z zarządzeniem, że z chwilą publikacji w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej rozporządzenia wykonawczego Ministrów: Komunikacji i Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych do ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym wymiar i pobór opłat Państwowego Funduszu Drogowego od pojazdów mechanicznych należeć będzie od dnia 1 kwietnia 1933 r. do Urzędów Wojewódzkich z tem, że władze wymiarowe dotychczasowe (Magistraty, Wydziały Powiatowe) dokonają likwidacji spraw, związanych z wymiarem i poborem opłat od pojazdów mechanicznych za lata 1931/2 i 1932/3, zapomocą dodatkowych kart kontroli opłat zaległych Państwowego Funduszu Drogowego według wzoru, ustalonego w załączniku Nr. 2; dotychczasowe zaś władze wymiarowe (Magistraty i Wydziały Powiatowe) pozostaną nadal władzami wymiarowemi dla opłat na Państwowy Fundusz Drogowy: a) od pojazdów konnych, b) reklam oraz c) dla wprowadzonych przez nowelę ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym — opłat od benzolu i spirytusu metylowego syntetycznego. Urząd Wojewódzki dopilnuje, aby rozłożenie zaległych na dzień 31 marca 1933 r. opłat i wydanie kart opłat zaległych nastąpiło w jak najkrótszym czasie, a w każdym razie w takim terminie, aby osoby, na które pojazd jest zarejestrowany, otrzymując w Urzędzie Wojewódzkim dowód rejestracyjny nowego typu, posiadały już dodatkowe karty kontroli opłat zaległych, wydane przez dotychczasowe władze wymiarowe (Magistraty i Wydziały Powiatowe).

5. Niezależnie od wystawiania nowych dowodów rejestracyjnych Urząd Wojewódzki zorganizuje i zarządzi z możliwym pośpiechem systematyczną wymianę dotychczasowych dowodów rejestracyjnych na dowody nowego typu, przyczem przy wydawaniu dowodów nowego typu należy przestrzegać zasad, ustalonych wyżej w punktach 1 i 2.

6. Urząd Wojewódzki wyda zarządzenie, mające na celu dokładne pouczenie funkcjonarjuszy Policji Państwowej i służby drogowej o zasadach kontroli ważności dowodów rejestracyjnych nowego typu w myśl wskazówek, zawartych w pouczeniu, wydrukowanem na odwrocie karty kontroli opłat.

Wreszcie dla informacji o całokształcie nowej organizacji systemu nadzoru nad kontrolą i ewidencją pojazdów mechanicznych Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że wydane zostanie przez Ministerstwo Spraw Wojskowych i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji rozporządzenie, ustalające zasady ewidencji do celów wojskowych wszystkich pojazdów mechanicznych, nietylko dopuszczonych do ruchu (zarejestrowanych); ewidencja ta będzie prowadzona przez urzędy starościńskie zapomocą t. zw. dowodów tożsamości, których wzór i wygląd zbliżony będzie do dotychczasowych dowodów rejestracyjnych.

Do tego czasu klasyfikowanie pojazdów mechanicznych do celów wojskowych oraz prowadzenie ewidencji odbywać się będzie na dotychczasowych zasadach z tą jedynie różnicą, wynikającą z formy nowego dowodu rejestracyjnego, że orzeczenie o zdatności pojazdu do celów wojskowych oznaczane będzie tylko w aktach rejestracyjnych pojazdu bez uwidaczniania go w dowodzie rejestracyjnym.

Uwaga: **Okólnik ten podano z uwzględnieniem sprostowania, zarządzonego okólnikiem z dn. 6 września 1933 r. Nr. DR-161-8/4.**

(Str. 1). **Załącznik Nr. 1.**

....
nazwa urzędu wojewódzkiego

DOWÓD REJESTRACYJNY

ważny do dn. 31 marca 1934 r.

....
rodzaj pojazdu mechanicznego

do użytku własnego, zarobkowego.
Marka fabryczna ....
ciężar własny .... kg
nośność .... kg; osób
ciężar całkowity .... kg
Nr. silnika .... Nr. podwozia ....
zarejestrowany na ....
imię i
....
nazwisko
....
adres
....
miejsce stałego postoju pojazdu mechanicznego

dopuszczony jest do ruchu na drogach publicznych R. P. ze znakiem rejestracyjnym

Następne oględziny techniczne w dn. .... 193 ..... r.
Oględziny uskuteczniono dnia .... 193 ..... r.

....
podpis referenta samochodowego

(Str. 2).

KARTA KONTROLI

Należność z tytułu ustawy z dn. 29 marca 1933 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr 29, poz. 254) wynosi rocznie:
z art. 6, zł .... gr ...., z art. 7, zł .... gr ....
razem zł .... gr ....
płatne $\frac{\text{miesięcznie}}{\text{kwartalnie}}$ po zł .... gr
na konto czekowe P. K. O. Nr. ....

....

Pieczęć Urzędu Wojewódz.

dn. .... 19 .... r.

....
podpis upoważnionego urzędnika

Opłatę stemplową w kwocie zł .... skasowano na podaniu.

Potwierdzenie uiszczenia opłaty. Notatki o kontroli.

za kwiecień

za maj

(Str. 3).

OPŁAT PAŃSTWOWEGO

Potwierdzenie uiszczenia opłaty. Notatki o kontroli.

za czerwiec

za lipiec

za sierpień

za wrzesień

za październik

(Str. 4).

FUNDUSZU DROGOWEGO.

Potwierdzenie uiszczenia opłaty. Notatki o kontroli.

za listopad

za grudzień

za styczeń

za luty

za marzec

(Str. 5).

POUCZENIA.

1) Kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest okazywać dowód rejestracyjny wraz z kartą kontroli opłat na każde żądanie funkcjonarjuszów policji państwowej, służby drogowej i urzędów gminnych.

2) Właściciel pojazdu, t. j. osoba, na którą pojazd jest zarejestrowany, obowiązany jest: a) najdalej w ciągu 14-stu dni zawiadomić powiatową władzę administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju, o wszelkich okolicznościach, wywołujących zmianę danych, zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym, b) przerejestrować pojazd w ciągu dni 14-stu w razie przeniesenia miejsca stałego postoju pojazdu do innego województwa i c) zwrócić dowód i znaki rejestracyjne w razie wycofania pojazdu z ruchu.

3) Dowód rejestracyjny traci ważność, jeżeli nie uiszczono należnej opłaty na P. F. D. we właściwym terminie.

4) Dowód rejestracyjny nieważny ulega zatrzymaniu przez organa kontroli.

5) Organ kontroli, zatrzymując dowód rejestracyjny, winien wydać pokwitowanie z jednoczesnem upoważnieniem na przejazd pojazdem mechanicznym w określonym terminie do miejsca stałego postoju oraz wskazać, gdzie i w jakim czasie dowód rejestracyjny może być odebrany przez właściciela.

6) Dowód rejestracyjny, zatrzymany z powodu nieważności, może być zwrócony dopiero po uiszczeniu należnych opłat na P. F. D.

7) Za używanie pojazdu bez dowodu rejestracyjnego lub z dowodem rejestracyjnym nieważnym właściciel pojazdu i kierowca podlegają karze administracyjnej grzywny do wysokości 1000 zł lub karze aresztu do 6 tygodni, albo obu tym karom łącznie.

8) W razie zmiany osoby, na którą pojazd jest zarejestrowany, przerejestrowanie może nastąpić dopiero po uiszczeniu należnej opłaty od odnośnego pojazdu mechanicznego.

9) Opłacie podlega pojazd mechaniczny za czas od początku miesiąca, w którym został dopuszczony do ruchu przez wydanie dowodu i znaków rejestracyjnych, do końca miesiąca, w którym został wycofany z ruchu przez zwrot dowodu i tablic rejestracyjnych.

10) Termin uiszczenia opłaty upływa z pierwszym dniem miesiąca dla pojazdów zarobkowych lub kwartału dla pojazdów niezarobkowych, za który opłata przypada.

11) Opłata może być uiszczona tylko w wysokości całej kwoty kwartalnej lub miesięcznej, oznaczonej w karcie kontroli opłat.

12) Opłatę uiszcza się zapomocą specjalnego blankietu nadawczego P. K. O., który wręcza się wraz z dowodem rejestracyjnym urzędnikowi pocztowemu (P. K. O.), przyjmującemu wpłatę.

(Str. 6).

13) Urzędnik, przyjmujący wpłatę, niezależnie od wydania „potwierdzenia wpłaty" odciśnie datownik pocztowy (pieczęć P. K. O.) i umieści swój podpis w kolejnej wolnej rubryce karty kontroli opłat przy opłacie miesięcznej, a w kolejnych wolnych trzech rubrykach przy opłacie kwartalnej.

14) Potwierdzenie uiszczenia opłaty na P. F. D. od pojazdów, którym przysługują premje na mocy Rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 21.X. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 91, poz. 784), uskutecznia władza administracji ogólnej na zasadzie potwierdzenia wpłaty przez P. K. O. oraz ważnego kuponu premjowego.

15) Jeżeli, oprócz zasadniczej karty kontroli opłat (w dowodzie rejestracyjnym), wydano dodatkową kartę kontroli opłat zaległych, wówczas ważność dowodu rejestracyjnego uzależnia się również od terminowego uiszczenia rat opłat zaległych.

MIEJSCE NA NOTATKI

o zmianach adresu

o zmianach stałego postoju pojazdu mechanicznego

(Str. 7). **Załącznik Nr. 2.**

DODATKOWA KARTA KONTROLI

Opłat Zaległych Państw. Funduszu Drogowego od pojazdu mechanicznego rejestr. Nr. ....

(Nazwa władzy wymiarowej)

Zaległość na dzień .... 193 r.
wynosi zł .... płatna w ratach
miesięcznych po zł .... gr ....
na konto czekowe P. K. O. Nr ....

M. P.

........................dn. .... 193 r.

....
(podpis władzy wymiarowej)

Termin zapłaty upływa z dniem pierwszym każdego miesiąca

Potwierdzenie zapłacenia raty

za kwiecień	za czerwiec
za maj	za lipiec

(Str. 8).

Potwierdzenie zapłacenia raty

za sierpień	za grudzień
za wrzesień	za styczeń
za październik	za luty
za listopad	za marzec

OSTRZEŻENIE.

1. Niepłacenie w terminie raty miesięcznej powoduje nieważność dowodu rejestracyjnego.
2. Karta niniejsza bez dowodu rejestacyjnego jest nieważna.

185.

Nr. O. P. VII-49-9 z dnia 26 maja 1933 r. w sprawie odwołań od wymiarów opłat na rzecz P. F. D. w wypadkach sprzedaży pojazdu na rozbiórkę.

Na sprawozdanie z dnia 29 listopada 1932 r. Nr. RPD. IV-8-83 w sprawie obok wymienionej Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym z dnia 3 lutego 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81) postanawia w art. 11 ust. 2, że „opłaty uiszcza właściciel pojazdu", a w art. 11 ust. 1, — że „obowiązek płacenia opłaty powstaje z chwilą dopuszczenia pojazdu do ruchu na podstawie obowiązujących przepisów, ustaje zaś po wycofaniu pojazdu z ruchu". Z obowiązujących w tej mierze przepisów w szczególności z §§ 11, 16 i 19 rozporządzenia z dnia 27 stycznia 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 396), względnie z §§ 10, 15 i 18 rozporządzenia z dnia 15 stycznia 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 55), które weszło w życie z dniem 17 marca 1933 r., wynika, że do ruchu dopuszczane są pojazdy, których właścicielom wydano dowody rejestracyjne i znaki rejestracyjne. Dane, dotyczące takich pojazdów, zapisuje się do specjalnych rejestrów, które prowadzą wojewódzkie władze administracji ogólnej. Władze te są obowiązane wpisywać do wspomnianych rejestrów także wszelkie zmiany co do powyższych danych, a więc i zmiany co do osoby właściciela, przyczem zgłaszanie tych zmian w myśl § 28 powołanego rozporządzenia z 1928 r., względnie § 27 powołanego rozporządzenia z 1933 r. jest obowiązkiem właścicieli pojazdów.

W związku z powyższemi przepisami § 7 rozporządzenia wykonawczego z dnia 3 października 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 716) do ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym postanawia, że wymiar opłaty ma być oparty na danych, zebranych przez wojewódzkie władze administracji ogólnej, zapisanych w specjalnych rejestrach.

Z powyższych zatem przepisów wynika, że za właściciela pojazdu mechanicznego w rozumieniu wspomnianej wyżej ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym — bez względu na to, w czyjem posiadaniu pojazd się znajduje, — należy uważać osobę, która na podstawie własnej deklaracji, zapisaną została jako właściciel do wyżej opisanych rejestrów.

Wszelkie zresztą wątpliwości w tym względzie rozprasza już art. 11 omawianej ustawy w brzmieniu noweli z 29 marca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 254), według którego do uiszczenia opłat obowiązaną jest osoba, na którą zarejestrowany jest pojazd.

Sprawę ustania obowiązku uiszczania opłaty regulują: art. 11 ust. 1 powołanej ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (obecnie — jak wspomniano — już znowelizowany) i § 6 rozporządzenia wykonawczego z dnia 3 października 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 716). W razie zatem sprzedaży pojazdu obowiązek sprzedawcy do uiszczania opłaty przechodzi na nowonabywcę, jednak dopiero z chwilą przerejestrowania pojazdu na tego ostatniego i z tą dopiero chwilą kończy się ten obowiązek po stronie sprzedawcy.

O ile chodzi o figurujące w rejestrach pojazdy, które już w chwili wejścia w życie powołanej ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym były nieczynne z powodu rozbiórki, to uznać należy, że te pojazdy bez względu na to, czy pozostają u dotychczasowego właściciela, czy też zostały — przed lub też po 1 kwietnia 1931 r. — sprzedane, nie podlegają opłatom na P. F. D. mimo, że nie zwrócono dowodu i tablic rejestracyjnych, ponieważ warunkiem powstania obowiązku opłaty na rzeczony fundusz jest, aby istniał objekt podatkowy, w danym zaś razie takiego objektu z powodu rozbiórki pojazdu niema. Wobec powyższego odwołania, dotyczące takich wypadków, należy uwzględniać, co nie wyklucza możliwości pociągnięcia właściciela danego pojazdu do odpowiedzialności w myśl postanowień, wspomnianych w § 112 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych z 27 stycznia 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 396) a obecnie w § 93 rozporządzenia z 15 stycznia 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 53).

186.

Nr. DR-20-1/9 z dnia 31 lipca 1933 r. w sprawie ulg w spłacie zaległych opłat na rzecz P. F. D.

W celu ułatwienia płatnikom Państwowego Funduszu Drogowego spłaty zaległych należności z wymiarów 1931/32 i 1932/33 zarządzam w porozumieniu z Ministrem Skarbu na podstawie art. 23 ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 45, poz. 352) umorzenie zaległych a nieściągalnych opłat, spłatę pozostałych zaległości na raty oraz przyznanie ulg w myśl § 39 rozporządzenia z dnia 12 maja 1933 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 397) na następujących zasadach.

I.

Należy umorzyć wszystkim płatnikom Państwowego Funduszu Drogowego:

1 Wszelkie zalegające odsetki i kary za zwłokę z tytułu nieuregulowanych w terminie należności Państwowego Funduszu Drogowego z wymiarów 1931/32 i 1932/33 za wszystkie pojazdy mechaniczne i konne, jak również i za reklamy.

2. Opłaty od ciężaru (art. 6 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r., Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81) zarobkowych pojazdów mechanicznych (autobusy, taksówki i samochody ciężarowe) z wymiarów 1931/32 i 1932/33 w wysokości 25% całego wymiaru obu wspomnianych okresów budżetowych.

3. Zaległe opłaty z tytułu art. 18 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym w wysokości 45% całego wymiaru z 1931/32 i 1932/33 r.

4. Zaległe opłaty od nośności pojazdów mechanicznych ciężarowych (art. 8 ustawy o P. F. D) w wysokości 40% całego wymiaru z 1931/32 i 1932/33 r.

Wspomniane wyżej umorzenia opłat za pojazdy mechaniczne zarobkowe dotyczą w zasadzie wszystkich płatników Państwowego Funduszu Drogowego, jednakże zechcą Panowie Wojewodowie

(Pan Komisarz Rządu) niestosować tych umorzeń względem płatników, których zaległości powstały nie skutkiem ciężkiej sytuacji materjalnej przedsiębiorstwa, lecz z powodu chęci uchylenia się od obowiązków względem Państwowego Funduszu Drogowego, (ewentualnie po zasięgnięciu opinji Związków Wojewódzkich Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych, zrzeszonych w Związku Związków).

5. Zaległe opłaty od nośności pojazdów konnych w wysokości 30% całego wymiaru z 1931/32 i 1932/33,a o ile w poszczególnych wypadkach uznają Panowie Wojewodowie (Pan Komisarz Rządu) to za wskazane ze względu na warunki lokalne lub stan materjalny przedsiębiorstwa, do 50%.

Po odliczeniu części umorzonej pozostałe zaległości należy traktować jako należność Państwowego Funduszu Drogowego, od której nie należy pobierać odsetek za zwłokę pod warunkiem uiszczania rat w podanych poniżej terminach.

W związku z przyznaniem powyższych ulg należy niezwłocznie zarządzić wstrzymanie postępowania egzekucyjnego w stosunku do osób, posiadających zaległości.

II.

Spłatę obliczonych w powyższy sposób zaległości rozkłada się na miesięczne raty z następującemi terminami:

1) dla samochodów prywatnych, osobowych i ciężarowych z ostatecznym terminem do 31 marca 1934 r.

2) Dla taksówek z ostatecznym terminem do 31 marca 1935 r. z zastrzeżeniem, że miesięczna rata zaległości nie może być mniejsza, niż 15 złotych.

3) Dla autobusów i ciężarowych samochodów zarobkowych z ostatecznym terminem do 31 marca 1934 r.

4) Dla pojazdów konnych zarobkowych i od reklam z terminem do 31 marca 1934 r.

III.

Przyznaje się następujące ulgi w opłatach na rok 1933/34 z wyłączeniem jednak samochodów osobowych i ciężarowych, przeznaczonych do użytku prywatnego:

1) Płatnikom, którzy do dnia 1 kwietnia r. b. uiścili całkowitą należność Państwowego Funduszu Drogowego i żadnych zaległości w dniu tym nie posiadają, w wysokości 50%.

2) Płatnikom, którzy do dnia 1 kwietnia r. b. uiścili niemniej jak 85% całkowitej należności bez uwzględnienia umorzeń, w wysokości 25%.

3) Płatnikom, którzy do dnia 1. kwietnia r. b. uiścili niemniej jak 70% całkowitej należności, w wysokości 10%.

IV.

1) Wszelkie umorzenia i ulgi co do ratalnej spłaty zaległości mogą być przyznane tylko pod warunkiem terminowego uiszczania wyznaczonych rat.

2) Przyznane umorzenia i ulgi, wymienione pod I i III w wymiarze opłat za rok 1933,34 nie dotyczą płatników, którzy korzystali w latach poprzednich z ulgowego wymiaru opłat na podstawie art. 7 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym.

3) Ulgi, wymienione w p. III, mogą być przyznane płatnikom, którzy w latach poprzednich 1931/32 i 1932/33 wycofali swe pojazdy z ruchu, tylko proporcjonalnie do czasu kursowania pojazdu, za który wymierzona została opłata, a więc np. przedsiębiorca autobusowy, który w poprzednich latach jeździł sezonowo w ciągu 6-ciu miesięcy, może otrzymać ulgę w opłatach za rok bieżący tylko w wysokości 25%, a nie 50%.

4) Ulgi, wymienione w punkcie III, mogą być przyznane tylko w stosunku do ilości pojazdów, za które uiszczono należność w latach poprzednich, a więc właściciel jednego pojazdu w latach 1931/32 i 1932/33, który całkowitą należność za ten pojazd przed 1 kwietnia 1933 r. zapłacił, otrzymuje ulgę w wymiarze opłat za rok 1933/34 w wysokości 50% tylko za jeden pojazd, choćby ich obecnie posiadał i więcej.

W związku z powyższem proszę Panów Wojewodów (Pana Komisarza Rządu st. m. Warszawy) zarządzić stosowne przerachowanie zaległości i wpisanie ich do „Dodatkowych kart kontroli", jak również odpowiednie zastosowanie ulg.

187.

Nr. DR-20-6/1 z dnia 14 sierpnia 1933 r. w sprawie wymierzania opłat na rzecz P. F. D.

W związku z okólnikiem Nr. DR-161-8/1 z dnia 9 maja r. b. oraz ze względu na zapytania niektórych Urzędów Wojewódzkich Ministerstwo zawiadamia, że celem jednolitego postępowania przy obliczaniu opłat od pojazdów mechanicznych należy kierować się następującemi zasadami:

1) do karty kontroli opłat przy dowodzie rejestracyjnym należy wpisywać roczny wymiar, przyczem w bieżącym okresie budżetowym dla otrzymania wysokości miesięcznej, względnie kwartalnej opłaty należy roczny wymiar dzielić przez ilość pozostałych do końca okresu budżetowego miesięcy lub kwartałów, licząc od daty wystawienia nowego dowodu rejestracyjnego.

2) o ile do czasu wydania dowodu rejestracyjnego z kartą kontroli opłat płatnik uiścił już pewne kwoty na poczet należności 1933/34, to jako roczny wymiar należy wpisywać całoroczną należność, a kwoty, zapłacone do czasu wydania dowodu rejestracyjnego, zaliczyć na poczet tej należności i uiszczenie ich odpowiednio stwierdzić w karcie kontroli opłat.

3) bilety autobusowe, ustalone instrukcją z dnia 7 listopada 1931 r. (Mon. Polski Nr. 283, poz. 375), przestały obowiązywać z dniem 1 kwietnia r. b. z powodu znowelizowania ustawy o P. F. D.

Ponieważ jednak mimo to niektóre Urzędy Wojewódzkie zezwalały na stosowanie biletów autobusowych i po tym terminie, przeto okres używania biletów po 1 kwietnia r. b., o ile działo się to za zgodą Urzędu Wojewódzkiego i przedsiębiorca rzeczywiście wykupywał bilety, należy uważać jako opłacony i opłaty od miejsc z tytułu art. 7 usta-

wy z dnia 3 lutego 1931 r. o P. F. D. w brzmieniu obwieszczenia z dnia 13 maja r. b. Ministrów Komunikacji i Skarbu (Dz. U. R. P. Nr. 45, poz. 352) należy pobierać dopiero od czasu zaprzestania używania biletów autobusowych, ale w każdym razie nie później jak od 1 lipca 1933 r.

4) o ile autobus przedsiębiorstwa przewozowego kursuje na danej linji nie codziennie, lecz tylko kilka dni w tygodniu, to odpowiedniemu zmniejszeniu podlega tylko część należności zależna od ilości kilometrów dziennego przebiegu, a więc naprzykład: autobus 16 osobowy przebiega dziennie 210 km i kursuje tylko 5 dni w tygodniu, roczna należność wyniesie 16 x 100 + /16 x 0, 40 x 210/x 5/7 = 1600 + 1344 x 5/7 = 1600 + 960 = 2560 zł.

5) w karcie kontroli opłat przy dowodzie rejestracyjnym należy podawać konto czekowe w P. K. O. Urzedu Wojewódzkiego, natomiast w karcie kontroli opłat zaległych—konto czekowe w P. K. O właściwej władzy wymiarowej. Jeżeli jednak dana władza wymiarowa zaprzestała prowadzenia wymiaru i zlikwidowała cały aparat wymiarowy, to należy podawać konto czekowe Urzędu Wojewódzkiego.

188.

Nr. DR-15/24 z dnia 17 sierpnia 1933 r. w sprawie opłat od pojazdów, wprowadzonych na czasowy pobyt.

Do Dyrekcyj Ceł w Warszawie, Poznaniu, Mysłowicach i Lwowie.

Ministerstwo Komunikacji przesyła w załączeniu instrukcję uzgodnioną z Ministerstwem Skarbu o sposobie obliczania i pobierania opłat na P. F. D. od pojazdów, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, z prośbą o wydanie stosownych zarządzeń organom celnym i kontroli skarbowej.

Potrzebne druki „kart kontroli opłat" i „kwitów" Ministerstwo zamawia jednocześnie i będą one dostarczone Dyrekcjom bezpośrednio przez Drukarnię Państwową celem przesłania ich w odpowiednich ilościach organom celnym i kontroli skarbowej, upoważnionym do odprawy celnej.

Ponieważ dostarczanie tych druków potrwa pewien czas, zechcą przeto Dyrekcje polecić, aby do czasu ich dostarczenia organa celne i kontroli skarbowej wydawały prowizoryczne „karty kontroli opłat" i „kwity, sporządzone według załączonych wzorów.

Równocześnie Ministerstwo poleca Urzędom Wojewódzkim jak najszybsze dostarczenie organom celnym i kontroli skarbowej, położonym na terenie danego województwa, odpowiednich blankietów nadawczych P. K. O.

W końcu Ministerstwo zaznacza, że od pojazdów, które zostały wprowadzone przed rozpoczęciem pobierania opłat za czasowy pobyt, żadnych opłat za czasowy pobyt tych pojazdów przy ich wyjeździe pobierać nie należy.

Wszystkim Urzędom Wojewódzkim i Komisarjatowi Rządu m. st. Warszawy.

Przesyła się do wiadomości z dołączeniem instrukcji o sposobie obliczania i pobierania opłat na P. F. D. od pojazdów, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej.

Jednocześnie zaznacza się, że wpływy z opłat za czasowy pobyt pojazdów będą wpłacane bezzwłocznie przez organa celne i kontroli skarbowej konta czekowe właściwych terytorjalnie Urzędów Wojewódzkich.

W związku z powyższem należy spowodować jaknajszybsze dostarczenie wszystkim organom celnym i kontroli skarbowej, upoważnionych do odprawy celnej i położonych na terenie województwa, odpowiednich blankietów nadawczych P. K. O.

Kontrolę nad działalnością organów celnych i kontroli skarbowej, upoważnionych do wydawania kart kontroli opłat za czasowy pobyt pojazdów oraz kwitów do wydawania przy wyjeździe pojazdu, pełnić będą właściwe organa skarbowe, ewentualnie wspólnie z organami, wyznaczonemi przez odnośnego Wojewodę.

Załącznik do Nr. DR-15/24 z dnia 17 sierpnia 1933 r.

INSTRUKCJA

o sposobie obliczania i pobierania opłat na Państwowy Fundusz Drogowy od pojazdów, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej.

1) Na podstawie art. 9 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym w brzmieniu obwieszczenia Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 13 maja 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 45, poz. 352) pojazdy, wprowadzone na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, o ile międzynarodowe umowy nie stanowią inaczej, albo o ile z zastosowania zasady wzajemności co innego nie wynika, podlegają opłatom, określonym w art. 6, 7, 8 tej ustawy z tą zmianą, że opłatę należy obliczać dziennie, najmniej jednak za okres pełnych trzech dni.

O wszelkich zwolnieniach od opłat, wynikających z umów międzynarodowych lub zasady wzajemności, bedą za pośrednictwem Dyrekcji Ceł wydane oddzielne zarządzenia.

Stawki dzienne opłat, ustalone w § 7 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 12 maja 1933 r., wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych, w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 397), wynoszą:

a) od pojazdów mechanicznych, posiadających do 6 miejsc dla podróżnych, za pierwsze 3 dni 5 zł i za każdy następny dzień 1 zł,

b) od pojazdów mechanicznych osobowych, posiadajcych do 25 miejsc dla podróżnych, za pierwsze 3 dni 25 zł i za każdy następny dzień 10 zł,

c) od pojazdów mechanicznych osobowych, posiadających ponad 25 miejsc dla podróżnych za pierwsze 3 dni 50 zł i za każdy następny dzień 15 zł,

d) od pojazdów mechanicznych ciężarowych, o ciężarze własnym:

1. do 2.000 kg za pierwsze 3 dni — 10 zł i 2 zł za każdy następny dzień,
2. do 4.000 kg za pierwsze 3 dni — 20 zł i 5 zł za każdy następny dzień,
3. ponad 4.000 kg za pierwsze 3 dni — 40 zł i 10 zł za każdy następny dzień,

e) od motocykla bez przyczepki za pierwsze 3 dni 1,50 zł i 40 gr za każdy dzień następny, od motocykla z przyczepką, za pierwsze 3 dn — 2 zł i 50 gr za każdy następny dzień,

f) od pojazdów konnych ciężarowych za pierwsze 3 dni 2 zł i 50 gr za każdy następny dzień.

Przyczepki pojazdów mechanicznych z wyjątkiem przyczepek do motocykli podlegają opłatom, określonym powyżej w punkcie **a**, **b**, **c**, i **d** w zależności od ilości miejsc lub ciężaru własnego.

2) Na podstawie § 8 rzeczonego rozporządzenia obliczenie, pobór i ściąganie opłat uskuteczniają organy, uprawnione do odprawy celnej i kontroli skarbowej.

3) Przy wjeździe pobiera się opłatę za pierwsze 3 dni pobytu oraz może być pobrana opłata za następne dni pobytu lecz tylko wówczas, o ile osoba, wprowadzająca pojazd, wyrazi życzenie uiszczenia opłaty za następne dni.

W razie wyjazdu przed dniem, do którego uiszczono opłatę przy wjeździe, za dnie pobytu niewykorzystane pobranych opłat nie zwraca się

Przy wyjeździe pobiera się opłatę za każdy nieopłacony przy wjeździe dzień pobytu.

4) Organ, pobierający przy wjeździe opłatę, obowiązany jest wydać płatnikowi kartę kontroli opłat według ustalonego wzoru, która jest dowodem uiszczenia opłaty i w okresie swej ważności, t. j. w czasie, za który została uiszczona opłata przy wjeździe, zwalnia od opłaty przy ponownem przekraczaniu granicy.

Organ, pobierający opłatę, wypełnia kartę kontroli opłat w dwóch egzemplarzach; egzemplarz, pisany przez kalkę, wydaje się płatnikowi, drugi zaś pozostaje w zeszycie, wydanych kart kontroli opłat.

Rubryki karty kontroli opłat, zawierające markę fabryczną pojazdu mechanicznego, ciężar własny, numer rejestracyjny oraz nazwę kraju, skąd pojazd przybywa, należy wypełniać na podstawie danych z przedstawionego przez wprowadzającego pojazd międzynarodowego świadectwa samochodowego.

Do oznaczenia rodzaju pojazdu i obliczenia należnej opłaty przy wjeździe służy podana w karcie kontroli opłat tabelka, w której organ, pobierający opłatę, skreśla niepotrzebne, a pozostawia nieskreślone **tylko** dane, odpowiadające przybyłemu pojazdowi.

Dane dotyczące ilości miejsc ustala organ, pobierający opłatę, kierując się następującemi wskazówkami. Nie należy liczyć miejsc, nieprzeznaczonych dla podróżnych, mianowicie miejsca kierowcy, a w autobusach również i miejsca obok kierowcy. Tylne siedzenie w samochodach osobowych do 6 miejsc dla podróżnych należy liczyć za 2 miejsca.

Po ustaleniu rodzaju pojazdu i skali opłaty organ, pobierający opłatę, wpisuje w odpowiedniej rubryce wysokość należnej opłaty za pierwsze 3 dni pobytu, a jeżeli wprowadzający pojazd wyraził życzenie uiszczenia przy wjeździe opłaty za dalsze dni pobytu, organ, pobierający opłatę, wpisuje w osobnej rubryce również i wysokość tej opłaty za wszystkie następne dni zamierzonego pobytu oraz ogólną należność.

Kartę kontroli opłat należy zaopatrzyć pieczęcią urzędu oraz podpisem organu, upoważnionego do pobierania opłat.

Nie pobiera się opłat od pojazdów mechanicznych, ani przyczepek pojazdów mechanicznych straży ogniowej i ambulansów sanitarnych, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej w celu niesienia pomocy.

Dla pojazdów konnych wpisuje się we wstępie karty kontroli opłat tylko nazwę kraju i datę przybycia.

Organy, upoważnione do odprawy celnej i kontroli skarbowej, zezwalają na wyjazd pojazdu, wprowadzonego na czasowy pobyt, po stwierdzeniu, że opłata za okres pobytu w Rzeczypospolitej została opłacona przy wjeździe lub po pobraniu należnej opłaty za dni pobytu nieopłacone przy wjeździe.

Ilość dni, opłaconych przy wjeździe, ustala się na podstawie przedstawionej przez podróżnego karty kontroli opłat, a jeśli podróżny nie może jej przedstawić, to o ile nie udowodni tego w inny sposób, należy przyjmować, że przy wjeździe opłacono tylko 3 dni pobytu.

Na pobraną przy wyjeździe opłatę organ, pobierający opłatę, obowiązany jest wydać kwit według ustalonego wzoru.

Kwit ten wypełnia organ pobierający opłatę.

Rubryki kwitu, wskazujące markę fabryczną, ilość miejsc, ciężar własny, numer rejestracyjny i nazwę kraju, w którym wydano międzynarodowe świadectwo samochodowe, należy wypełniać według przedstawionej przez podróżnego karty kontroli opłat, a jeśli podróżny nie może przedstawić wydanej przy wjeździe karty kontroli opłat, odnośne rubryki należy wypełnić według międzynarodowego świadectwa samochodowego.

Do oznaczania rodzaju pojazdu i obliczania należnej opłaty służy podana tak na kwicie, jak i w karcie kontroli opłat tabelka, w której organ, pobierający opłatę, skreśla niepotrzebne, a pozostawia nieskreślone dane, odpowiadające pojazdowi.

Datę wjazdu na kwicie należy wpisać z karty kontroli opłat lub z międzynarodowego świadectwa samochodowego.

Po ustaleniu i wpisaniu ilości dni nieopłaconych przy wjeździe i stawki opłat za jeden dzień z tabelki wpisuje się na kwicie wysokość należnej opłaty.

Kwit należy zaopatrzyć pieczęcią urzędu oraz podpisem organu, upoważnionego do pobierania opłaty.

Po załatwieniu czynności wyjazdowych kartę kontroli należy podróżnemu zwrócić.

Zarachowanie wpływów, pobieranych przez urzędy celne i przekazywanie ich na konto Państwowego Funduszu Drogowego w P. K. O. reguluje osobne zarządzenie Ministerstwa Skarbu.

Załącznik do Nr. DR — 15/24.

Nr. kolejny

....

(Nazwa urzędu, zezwalającego na wjazd)

KARTA KONTROLI OPŁAT,

uiszczonych na Państwowy Fundusz Drogowy od pojazdu wprowadzonego na czasowy pobyt.

Ilość miejsc ....

Marka fabryczna Nr. rej. ....

Ciężar własny ....

Pojazd przybył z .... w dniu .... 193..... r.

		Rodzaj pojazdu	Opłata za pierwsze 3 dni pobytu zł	Opłata za każdy następny dzień pobytu zł
Niepotrzebne skreślić	1	Samochód osobowy (najwyżej 6 miejsc, nie licząc miejsca kierowcy)	5	1
	2	Autobus do 25 miejsc dla podróżnych	25	10
	3	Autobus ponad 25 miejsc dla podróżnych	50	15
	4	Samochód ciężarowy (traktor) o ciężarze własnym do 2000 kg	10	2
	5	Samochód ciężarowy (traktor) o ciężarze własnym do 4000 kg	20	5
	6	Samochod ciężarowy (traktor) o ciężarze własnym ponad 4000 kg	40	10
	7	Przyczepka osobowa do 25 miejsc dla podróżnych	25	10
	8	Przyczepka osobowa ponad 25 miejsc dla podróżnych	50	15
	9	Przyczepka ciężarowa o ciężarze własnym do 2000 kg	10	2
	10	Przyczepka ciężarowa o ciężarze własnym do 4000 kg	20	5
	11	Przyczepka cieżarowa o ciężarze własnym ponad 4000 kg	40	10
	12	Motocykl bez przyczepki	1.50	0.40
	13	Motocykl z przyczepką	2	0.50
	14	Pojazd konny ciężarowy	2	0 50

Pobrano opłatę przy wjeździe
za pierwsze 3 dni pobytu zł gr
za następne .... dni po zł .... gr .... zł gr

MP Razem zł gr

....
podpis

1. Karta kontroli opłat w okresie czasu, za który przy wjeździe uiszczono opłatę, upoważnia do wielokrotnego przekraczania granicy.
2. Rozpoczęty dzień pobytu liczy się za cały dzień.
3. W razie wyjazdu przed dniem, do którego uiszczono opłatę przy wjeździe, za dnie pobytu niewykorzystane pobranych opłat nie zwaca się.
4. Zarejestrowanie pojazdu mechanicznego, wprowadzonego na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, może nastąpić po uiszczeniu opłaty za czas pobytu, nieopłacony przy wjeździe.

Załącznik do Nr. DR — 15/24.

Nr. kolejny

....

(Nazwa urzędu, zezwalającego na wyjazd)

K W I T

na opłatę na Państwowy Fundusz Drogowy od pojazdu, wprowadzonego na czasowy pobyt, za okres czasu, nieopłacony przy wjeździe.

Ilość miejsc

Marka fabryczna .... Nr. rej. ....

Ciężar własny

Pojazd przybył z ....

		Rodzaj pojazdu	Opłata za każdy dzień pobytu nieopłac. przy wjeździe zł
Niepotrzebne skreślić	1	Samochód osobowy (najwyżej 6 miejsc, nie licząc miejsca kierowcy)	1
	2	Autobus do 25 miejsc dla podróżnych	10
	3	Autobus ponad 25 miejsc dla podróżnych	15
	4	Samochód ciężarowy (traktor) o ciężarze własnym do 2000 kg	2
	5	Samochód ciężarowy, (traktor) ciężar własny do 4000 kg	5
	6	Samochód ciężarowy (traktor) o ciężarze własnym ponad 4000 kg	10
	7	Przyczepka osobowa do 25 miejsc dla podróżnych	10
	8	Przyczepka osobowa ponad 25 miejsc dla podróżnych	15
	9	Przyczepka ciężarowa o ciężarze własnym do 2000 kg	2
	10	Przyczepka ciężarowa o ciężarze własnym do 4000 kg	5
	11	Przyczepka ciężarowa o ciężarze własnym ponad 4000 kg	10
	12	Motocykl bez przyczepki	0,40
	13	Motocykl z przyczepką	0,50
	14	Pojazd konny ciężarowy	0,50

Data wjazdu ....193...... r.; data wyjazdu ....193...... r.

ilość dni pobytu ....

Ilość dni pobytu, opłaconych przy wjeździe ....

Pozostaje do zapłacenia i zapłacono przy wyjeździe za dni .... po zł .... gr

zł .... gr ....

M P

....

podpis

1. Przy wyjeździe pobiera się opłatę za okres pobytu, nieopłacony przy wjeździe.
2. Każdy rozpoczęty dzień liczy się za cały dzień.
3. W razie zagubienia karty kontroli opłat, wydanej przy wjeździe, pobiera się przy wyjeździe opłatę za czas pobytu, zmniejszony o 3 dni.
4. W razie wyjazdu przed dniem, do którego uiszczono opłatę przy wjeździe, za dnie pobytu niewykorzystane pobranych opłat nie zwraca się.

189.

Nr. DR-27-2/2 z dnia 25 sierpnia 1933 r. w sprawie terminu poboru opłat na rzecz P. F. D.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 1933 r. w sprawie dodatku drogowego i opłat od materjałów pędnych na rzecz P. F. D. (Dz. U. R. P. Nr. 48, poz. 380) ustala dodatek drogowy do państwowego podatku od olejów mineralnych oraz opłaty od spirytusu etylowego, benzolu i syntetycznego alkoholu metylowego.

Wymiar, pobór, ściąganie, kredytowanie, odpisywanie z powodu nieściągalności oraz kontrolę poboru dodatku drogowego od olejów mineralnych oraz opłat od alkoholu etylowego uskuteczniają władze skarbowe, natomiast wymiar, pobór i ściąganie opłat od benzolu i syntetycznego alkoholu metylowego w myśl postanowień § 19 rozporządzenia wykonawczego do ustawy o P. F. D. (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 397) uskuteczniają bądź zarządy gmin miejskich wydzielonych z powiatów, bądź właściwe wydziały powiatowe, do których ponadto należą również w myśl § 12 i 27 rozporządzenia wykonawczego czynności wymiaru, poboru i ściągania opłat od pojazdów konnych i reklam.

W związku z powyższem Ministerstwo przypomina Urzędom Wojewódzkim konieczność bezzwłocznego wydania zarządzeń i pouczeń właściwym władzom samorządowym, przyczem nadmienia, że opłaty od benzolu i syntetycznego alkoholu metylowego należy wymierzać od dnia ogłoszenia rozporządzenia Rady Ministrów o opodatkowaniu materjałów pędnych, t. j. od dnia 5 lipca 1933 r. i winny one obejmować wszystkie te materjały, sprzedane od tego dnia na rynku wewnętrznym Za materjały, sprzedane na rynku wewnętrznym, należy uważać w rozumieniu poboru opłat wszystkie ilości materjałów, wywiezione poza obręb wytwórni.

Opłaty od pojazdów konnych oraz od reklam należy wymierzać od dn. 1 kwietnia 1933 r. jako od daty wejścia w życie noweli do ustawy o P. F. D. (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 254).

W końcu Ministerstwo zaznacza, że książki, potrzebne do prowadzenia rachunkowości i kontroli wpływów P. F. D., są w opracowaniu i wzory ich będą dostarczone oddzielnie, a ze względu na powstałą już aktualność tych opłat winny zarówno Urzędy Wojewódzkie co do opłat od pojazdów mechanicznych, jak i władze samorządowe używać odpowiednich książek według wzorów z lat poprzednich, ewentualnie stosownie zmodyfikowanych, bądź prowadzić taką prowizoryczną ewidencję wymiaru i poboru opłat, która dawałaby możność późniejszego przeniesienia niezbędnych danych do właściwych ksiąg ustalonego wzoru.

190.

Nr. DR-20-1/11 z dnia 18 września 1933 r. w sprawie ulg w opłatach na rok 1933/4 na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

Na zapytanie z dnia 24 sierpnia 1933 r., jak należy postępować w razie zwracania się płatników Państwowego Funduszu Drogowego o przyznanie ulg z § 39 rozporządzenia Ministrów: Komunikacji i Skarbu z dnia 12 maja 1933 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 397) od pojazdów, nieprzeznaczonych do zarobkowego przewozu osób i towarów, Ministerstwo wyjaśnia, co następuje:

W zarządzeniu z dnia 31 lipca 1933 r. Nr. DR-20-1/9. Ministerstwo zupełnie celowo (w dziale III) pominęło ulgi w opłatach od samochodów osobowych i ciężarowych, przeznaczonych do użytku prywatnego, wychodząc z tego założenia, że właściciel pojazdu prywatnego, o ile nie chciał ponosić opłat na Państwowy Fundusz Drogowy, mógł go wycofać z ruchu, co w bardzo wielu przypadkach miało miejsce.

Z tych względów podania, o które zapytuje Urząd Wojewódzki, należy załatwiać odmownie na podstawie powołanego wyżej § 39 rozporządzenia, który upoważnia, a nie zobowiązuje władze do przyznawania ulg w opłatach.

191.

Nr. DR-161-8/6 z dnia 29 września 1933 r. w sprawie potwierdzania ważności kart kontroli opłat oraz nadzoru nad ważnością dowodów rejestracyjnych.

Wobec rozesłania przez Drukarnię Państwową wszystkim Urzędom Wojewódzkim blankietów: a) nowych dowodów rejestracyjnych, zawierających kartę kontroli opłat na Państwowy Fundusz Drogowy i b) dodatkowych kart opłat zaległych Ministerstwo przypomina zarządzenia, podane pismem Nr. DR-161-8/1 z dnia 9 maja 1933 r. i poleca przeprowadzić jak najbardziej energicznie wymianę dowodów rejestracyjnych.

W uzupełnieniu zasad, zawartych w powołanem piśmie, Ministerstwo podaje, co następuje:

1) W celu ułatwienia posiadaczom pojazdów mechanicznych uiszczania należności na Państwowy Fundusz Drogowy Ministerstwo uzyskało zgodę Ministerstwa Poczt i Telegrafów oraz P. K. O. na dokonywanie potwierdzania przez urzędy i agencje pocztowe oraz kasy P. K. O. wpłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego na kartach kontroli opłat. Potwierdzenie to uskuteczniane będzie tylko w tych razach, jeżeli płatnik tego zażąda i przedstawi jednocześnie właściwą kartę kontroli opłat. W razie nieprzedstawienia jednocześnie przy opłacie karty kontroli opłat urzędy i agencje pocztowe oraz kasy P. K. O. odmawiać będą późniejszego potwierdzenia karty kontroli, i wówczas płatnik będzie musiał zwracać się o to potwierdzenie do któregokolwiek urzędu administracji ogólnej.

2) Władze administracji ogólnej I-ej i II-iej instancji obowiązane są — niezależnie od miejsca rejestracji pojazdu mechanicznego — do potwierdzania na kartach kontroli opłat uskutecznionych wpłat od pojazdów mechanicznych na Państwowy Fundusz Drogowy na zasadzie przedstawionego przez płatnika „Potwierdzenia dla wpłacającego" Pocztowej Kasy Oszczędności. Potwierdzanie na karcie kontroli opłat powinno być dokonywane nietylko w godzinach przyjęć interesantów, ale w ciągu całego czasu urzędowania; nie należy przytem żą-

dać wnoszenia jakichkolwiek podań, opłat stemplowych i t. p. Potwierdzenie na właściwem miejscu karty kontroli powinno nastąpić tylko wówczas, gdy kwota, wpłacona do P. K. O., odpowiada ściśle kwocie (miesięcznej lub kwartalnej), ustalonej dla danego pojazdu w karcie kontroli i gdy kwota została wpłacona na to konto czekowe P. K. O., które jest oznaczone na tej karcie, niezależnie jednak od daty, kiedy wpłata miała miejsce. Potwierdzenie na karcie kontroli uskutecznionej wpłaty na Państwowy Fundusz Drogowy powinno nastąpić przez odciśnięcie pieczęci urzędu, wystawienie daty i podpis urzędnika potwierdzającego, wszystko— we właściwej rubryce miesiąca, za który opłata przypada. Jeżeli opłata pobierana jest kwartalnie (od pojazdów niezarobkowych), to potwierdzenie należy napisać w rubrykach, przeznaczonych na trzy kolejne miesiące.

Dokonaną wpłatę zalicza się zawsze na kolejny nieopłacony miesiąc; nie można więc potwierdzić opłaty za m. lipiec, jeżeli niema uwidocznionej wpłaty za m. czerwiec. (Nie dotyczy to naturalnie tych przypadków, gdy wystawia się dowód dla pojazdów nowo-rejestrowanych i nieposiadających zaległości w roku budżetowym bieżącym).

Na odwrotnej stronie „Potwierdzenia dla wpłacającego" P. K. O. należy odnotować: nazwę urzędu, datę i okres (miesiąc lub miesiące), na który zalicza się opłatę; notatkę podpisuje urzędnik, który dokonał potwierdzenia na karcie kontroli opłat. „Potwierdzenie wpłaty" P. K. O. należy zwrócić płatnikowi. W razie gdyby urząd, potwierdzający kartę kontroli opłat, powziął jakiekolwiek wątpliwości lub stwierdził nieprawidłowe potwierdzenia, dokonane uprzednio, powinien natychmiast powiadomić o tem ten Urząd Wojewódzki, który kartę wystawił.

Potwierdzenie wpłat na kartach kontroli pojazdów, korzystających z premji na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o premjowaniu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 784), może być uskuteczniane tylko w Urzędzie Wojewódzkim lub Starostwie, w którem pojazd jest rejestrowany, o czem należy uprzedzić posiadacza pojazdu przez odpowiednie zastrzeżenie w karcie kontroli opłat.

Również potwierdzenie pierwszej wpłaty przy rejestracji pojazdu lub zmianie osoby właściciela pojazdu może być dokonane tylko w urzędzie, który dowód rejestracyjny wydaje.

3) Kontrolę szczegółową prawidłowości i terminów wpłat prowadzi Urząd Wojewódzki, w którym pojazd jest zarejestrowany, jako władza wymiarowa. Dlatego urzędnik, któremu zostało zlecone dokonywanie potwierdzeń wpłat na kartach kontroli, powinien być odpowiednio dobrany i przy potwierdzaniu bieżącej wpłaty powinien sprawdzić prawidłowość i terminy wpłat uprzednich oraz wyjaśniać, względnie usuwać, wszelkie nieprawidłowości pod tym względem. Również kontrolerzy drogowi Urzędów Wojewódzkich powinni nie zadawalniać się sprawdzaniem jedynie ważności dowodu, lecz badać prawidłowość uprzednich potwierdzeń i donosić o wszelkich nieprawidłowościach właściwemu Urzędowi Wojewódzkiemu.

4) Należy zaznaczyć, że potwierdzenie opłaty na karcie kontroli nie jest dowodem kasowym uiszczenia opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy, a jedynie stwierdzeniem ważności dowodu rejestracyjnego dla organów kontroli drogowej. Za dowód uiszczenia opłaty służą tylko odcinki blankietów obrotu czekowego P. K. O. („Potwierdzenie dla wpłacającego" i „dowód wpłaty", a więc odcinek dla odbiorcy lub odcinek dla władzy wymiarowej).

5) Przy wystawianiu kart kontroli opłat dla pojazdów, które są wolne od opłat przewidzianych art. 6 Ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym, należy na pierwszej stronie karty kontroli umieścić wyraźny napis wpoprzek strony: „Wolny od opłaty na zasadzie art. 11 punkt.. ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym". Napis powinien być zaopatrzony w datę, pieczęć okrągłą Urzędu Wojewódzkiego i podpisany za wojewodę przez upoważnionego urzędnika.

6) W razie stwierdzenia nieważności dowodu rejestracyjnego z powodu nieopłacenia należności na Państwowy Fundusz Drogowy za dany miesiąc (kwartał) należy:

a) o ile to nastąpiło w pierwszej połowie danego miesiąca (pierwszego miesiąca danego kwartału), ukarać doraźnym nakazem karnym, lub sporządzić doniesienie karne za używanie nieważnego dowodu. Jednocześnie należy pouczyć, że w razie powtórnego stwierdzenia korzystania w tym samym miesiącu z nieważnego dowodu nastąpi zatrzymanie dowodu niezależnie od kary administracyjnej. O takiem pouczeniu należy uczynić wzmiankę w karcie kontroli przez odnotowanie daty kontroli w rubryce odpowiedniego miesiąca;

b) o ile to nastąpiło w drugiej połowie miesiąca, t. j. po dniu 15-ym, sporządzić doniesienie karne i zatrzymać dowód rejestracyjny nieważny.

Zatrzymując nieważny z powodu nieopłacenia Państwowego Funduszu Drogowego dowód rejestracyjny, należy wydać zaświadczenie, zawierające zarazem upoważnienie do przejazdu w określonym terminie do miejsca garażowania pojazdu oraz wskazać, gdzie i kiedy dowód będzie odesłany i może być odebrany po uprzedniem opłaceniu należności na Państwowy Fundusz Drogowy. (wzór zaświadczenia dołącza się). Zatrzymany dowów rejestracyjny powinien być bezzwłocznie odesłany do tego Urzędu Wojewódzkiego, który go wystawił, lub też do Starostwa, właściwego ze względu na miejsce garażowania pojazdu, jeżeli dowód został zatrzymany na obszarze województwa, w którem pojazd jest zarejestrowany.

Wkońcu podkreśla się, że zatrzymanie dowodu rejestracyjnego w tych razach należy traktować nie jako represję, lecz tylko jako środek niedopuszczenia do ruchu pojazdu z dowodem nieważnym do czasu wpłacenia zaległych opłat na Państwowy Fundusz Drogowy i dlatego w każdym przypadku należy ułatwiać opłacenie należności na Państwowy Fundusz Drogowy.

Podając powyższe do wiadomości Pana Wojewody (Pana Komisarza Rządu), Ministerstwo Komunikacji prosi o wydanie odpowiednich zarządzeń.

Załącznik do DR-161-8/6 z dn. 29 września 1933 r.

....
(miejscowość) dnia .... 193..... r.

....
(droga i km)

ZAŚWIADCZENIE Nr.

Niniejszem zaświadczam, że dowód rejestracyjny samochodu osobowego, ciężarowego, autobusu, motocykla Nr. rej. .... zatrzymałem wskutek nieważności tegoż — z powodu nieopłaconych za miesiąc (kwartał) .... opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego ....

....

Niniejsze zaświadczenie upoważnia do jednorazowego przejazdu w/w pojazdu z ....

.... do .... najdalej do dnia
(miejsce odebrania dowodu) (miejsce stałego postoju pojazdu)

.... 193..... r. godz. .... Dowód rejestracyjny będzie złożony w .... , gdzie może być odebrany najdalej do dnia .... 193 r. w godzinach urzędowych po uznaniu tegoż za ważny.

....
(podpis)

....
(tytuł i przydział służbowy)

192.

Nr. DR-14/7 z dnia 4 października 1933 r. w sprawie premjowania pojazdów mechanicznych.

Na podstawie art. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o premjowaniu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 784) nabywcom pojazdów mechanicznych, którzy wykażą się zaświadczeniami władzy wojskowej, że te pojazdy odpowiadają specjalnym wymaganiom obrony Państwa, mają być wypłacane premje z Państwowego Funduszu Drogowego.

Premje te będą wypłacane kuponami, które w wysokości oznaczonej na nich kwoty będą przyjmowane na poczet zapłaty należności Państwowego Funduszu Drogowego za dany pojazd pod warunkiem jednoczesnego przedstawienia dowodu opłaty gotówką na P. K. O. pozostałej części należności.

Wzór zaświadczenia władzy wojskowej oraz kuponu ustala rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 14 marca 1933 r. o premjowaniu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 62, poz. 464).

Zaświadczenie wydaje władza wojskowa (szef służby samochodowej D. O. K.) w dwóch egzemplarzach, które nabywca pojazdu winien przedstawić w Urzędzie Wojewódzkim celem otrzymania kuponu.

Wtórnik zaświadczenia pozostaje w Urzędzie Wojewódzkim i winien być dołączony do akt wymiaru opłat na Państwowy Fundusz Drogowy za dany pojazd, oryginał zaś zaświadczenia zwraca się nabywcy pojazdu.

Na podstawie takiego zaświadczenia Urząd Wojewódzki wydaje kupon na premję.

Kupon na premję składa się z dwóch odcinków, odcinek grzbietowy służy jako dowód wydania kuponu i pozostaje w bloczku, pozostały zaś odcinek wydaje się nabywcy pojazdu.

Otrzymanie kuponu kwituje nabywca pojazdu na odwrocie odcinka grzbietowego.

Po uiszczeniu 40% należności przekazem na konto czekowe Urzędu Wojewódzkiego w P. K. O. nabywca pojazdu przedstawia w Urzędzie Wojewódzkim dowód uiszczenia wraz z nieprzedawnionym kuponem i otrzymuje w karcie kontroli opłat potwierdzenie uiszczenia opłaty za odpowiedni okres czasu.

Uiszczanie należności za pojazdy mechaniczne premjowane odbywa się na tych samych warunkach co i za pojazdy zwykłe, czyli miesięcznie lub kwartalnie z góry zależnie od przeznaczenia pojazdu.

Stosownie do terminów uiszczania należności wydaje się i kupony za miesiąc lub za kwartał, przyczem nabywca pojazdu winien przed końcem każdego miesiąca lub kwartału zgłaszać się w Urzędzie Wojewódzkim po kupon za następny miesiąc lub kwartał i po stwierdzenie w karcie kontroli opłat uiszczenia opłaty.

Kupony za następne miesiące lub kwartały roku budżetowego wydaje się na podstawie tego samego zaświadczenia władzy wojskowej, kupony zaś na następny rok budżetowy ze względu na ograniczoną ważność zaświadczenia do jednego roku można wydawać jedynie po przedstawieniu i złożeniu nowego zaświadczenia władzy wojskowej za rok następny.

O ile z powodu odległości lub innych przeszkód zgłaszanie się nabywcy w Urzędzie Wojewódzkim natrafia na trudności, może Urząd Wojewódzki zarządzić doręczenie nabywcy pojazdu mechanicznego kuponów za następne miesiące lub kwartały roku budżetowego przez Starostwo, właściwe według miejsca zamieszkania nabywcy pojazdu.

W tych przypadkach Starostwo winno potwierdzać w karcie kontroli opłat uiszczenie należności po przedstawieniu dowodu wpłaty 40% należności na P. K. O. oraz nieprzedawnionego kuponu.

Kupony na premje mogą być wydawane także i na przewozy doraźne, o ile one odbywać się będą pojazdami, na które wydano zaświadczenia. W tych przypadkach kupony wydaje się na ten sam okres czasu, co i karty kontroli opłat na doraźne przewozy i na kwotę, wynoszącą 60% należności za doraźny przewóz.

Kupony niezrealizowane w okresie 30 dni od daty wystawienia, tracą swą ważność i na ten sam okres drugi kupon nie może być wydany, a nabywca pojazdu obowiązany jest zapłacić za ten okres całą należność przekazem na P. K. O.

Kupony zrealizowane winny być niezwłocznie kasowane i następnie przechowywane w aktach wymiaru opłat za dany pojazd wraz z odnośnym odcinkiem przekazu, nadesłanym przez P. K. O.

O ile potwierdzenie uiszczenia opłaty uskutecznia Starostwo, to winno ono również kasować odnośny kupon, a następnie przesłać go Urzędowi Wojewódzkiemu.

Kupony przed ich wydaniem powinny być starannie wypełnione atramentem; rodzaj pojazdu oznacza się przez skreślenie niepotrzebnych określeń.

Serję kuponu oznacza się literami, stanowiącemi znak województwa na tablicach rejestracyjnych, a numerację kuponów zaczyna się dla każdego województwa od jedynki. Kupony podpisuje Wojewoda, upoważniony przez niego Naczelnik Wydziału Komunikacyjno - Budowlanego lub Kierownik Oddziału Drogowego tego Wydziału, względnie, Starosta, o ile zostało mu zlecone wydawanie kuponów.

Przy wydawaniu kuponów należy uprzedzić nabywcę pojazdu mechanicznego, że kupon, niezrealizowany w cigu 30 dni od daty wystawienia, traci swą ważność i że drugi kupon na ten sam okres nie będzie wydany, wobec czego będzie musiał uiścić całą należność przekazem na P. K. O.

Kupony na premje zostaną zamówione przez Ministerstwo Komunikacji i zostaną dostarczone w bloczkach po 50 sztuk w każdym. Do czasu dostarczenia bloczków kuponowych premje należy wypłacać w sposób podany w okólniku Nr. DR-14/4 z dnia 14 lipca 1933 r.

Bloczki kuponowe oraz grzbiety tych bloczków winny być przechowywane pod zamknięciem.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 66558. 15.XI 33. 1.700.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28. Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.